

# **INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA**



## **A MOBILIDADE SUAVE E A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ENVOLVENDO CICLISTAS: CONTRIBUTOS DA PSP**

**Relatório Final do 2º Curso de Comando e Direção Policial**

**Autor: Luís Filipe Cardoso da Silva**

**Orientadora: Professora Doutora Ana Maria da Silva dos Santos**

**Lisboa, Junho de 2016**



# **INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA**



## **A MOBILIDADE SUAVE E A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ENVOLVENDO CICLISTAS: CONTRIBUTOS DA PSP**

**Relatório Final do 2º Curso de Comando e Direção  
Policial**

**Luís Filipe Cardoso da Silva**

**Lisboa, Junho de 2016**



LUÍS FILIPE CARDOSO DA SILVA

Comissário

Comandante da Divisão Policial de Aveiro – Comando Distrital de Aveiro

**ORIENTADORA**

PROFESSORA DOUTORA ANA MARIA DA SILVA DOS SANTOS



## DEDICATÓRIA

*Às minhas três mulheres:  
Natália, Carolina e Camila, mas  
em especial à maior de todas,  
a Natália*

## AGRADECIMENTOS

O findar de um trabalho relembra sempre o percurso que nos conduziu até aqui e todos aqueles que de alguma forma contribuíram para que ele se tornasse realidade. Assim, quero manifestar o meu apreço:

À Professora Doutora Ana Santos pelo gesto de amabilidade que teve ao aceitar orientar este trabalho. As suas reflexões e o seu apoio, dando sentido e estrutura ao que se propunha fazer, foram determinantes para a sua concretização.

Ao Professor Doutor José Mota, da Universidade de Aveiro; e ao Engenheiro Mário Alves, pelos estímulos e inquietações que foram transmitindo sobre o tema e à colaboração nalgumas fontes de saber utilizadas.

A todos os profissionais da PSP que colaboraram na recolha de informação que serviu de base ao presente trabalho.

Aos Camaradas do 2º CCDP pela partilha de alegrias e dores, pela amizade e, acima de tudo, por aquilo que são: companheiros de viagem.

Ao ISCPSI por me ter dado mais uma oportunidade de continuar o caminho do saber, da descoberta e por continuar a ser uma janela aberta sobre o azul...

Finalmente ao meu núcleo familiar, por ser uma âncora fundamental que dá sentido, apoio e equilíbrio indispensáveis à concretização destes desafios.

A todos bem haja...

## RESUMO

O fenómeno da sinistralidade rodoviária é um problema e uma preocupação planetária, congregando vontades e expetativas para debelar as suas trágicas consequências. Num quadro de novas tendências de utilização dos territórios urbanos, também, como instrumentos de integração e equidade sociais, os modos de mobilidade suave têm vindo a assumir papel importante. De entre estes, o incremento na utilização da bicicleta tem resultado num acréscimo, inevitável, de alguns conflitos, em especial com os veículos motorizados. A sinistralidade rodoviária que decorre destas tensões merece uma atenção especial, uma vez que os ciclistas têm uma proteção acrescida perante a legislação rodoviária, considerando-os utilizadores vulneráveis.

Neste contexto, o propósito deste trabalho passa por abordar a realidade que envolve a utilização da bicicleta e a sinistralidade rodoviária na área da PSP, no período 2012 – 2015; e, a partir daí, propor um modelo de atuação operacional – o triângulo operacional –, que favoreça a sua prevenção. Este modelo envolve três serviços que a PSP tem implementados (trânsito, MIPP – Escola Segura e ciclo patrulhas); indicando-se que a sua atividade deve privilegiar duas das áreas de intervenção que são apontadas na literatura como essenciais para a redução deste tipo de sinistralidade: a fiscalização e a educação rodoviária.

**Palavras-chave:** segurança rodoviária, sinistralidade rodoviária, mobilidade urbana, modos de mobilidade suave, bicicleta, ciclista, polícia.

## ABSTRACT

The phenomenon of road accidents is a problem and a global concern, resulting in the need to bring together efforts and measures to tackle its tragic consequences. In the context of new trends in utilising urban areas, as well as integration and social equity instruments, soft mobility modes have been playing an important role. Of these, the increase in the utilization of bicycles has resulted in an inevitable increase of problems between bicycles and motor vehicles. The road accidents arising from such problems deserve special attention, since cyclists have increased protection under the current road legislation that considers them vulnerable users.

In this context, the purpose of this work is to address to the situation that exists in relation to the use of bicycles and road accidents, within the area of the Public Security Police (PSP), during the period of 2012 - 2015. In addition, it is also to propose an operating model - the operational triangle - that would encourage accident prevention. This operating model involves the three services that PSP has already implemented: Traffic Control, Safe School Programme (Proximity Policing Integrated Model - MIPP) and Cycle Patrols, in which it is also indicated that their activity must focus on two of the intervention areas that are identified in literature as essential to reduce these kind of accidents: traffic enforcement and road safety education.

**Keywords:** road safety, road accidents, urban mobility, soft mobility modes, bicycle, cyclist, police.

## ÍNDICE GERAL

<b>DEDICATÓRIA .....</b>	<b>i</b>
<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>ii</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>iv</b>
<b>ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES.....</b>	<b>vii</b>
<b>LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS .....</b>	<b>viii</b>
<b>CAPÍTULO 1: Introdução.....</b>	<b>1</b>
1.1    Temática e título .....	1
1.2    Contexto da investigação.....	2
1.3    Problemática da investigação .....	4
1.3.1    Pergunta de partida .....	4
1.3.2    Perguntas derivadas.....	5
1.4    Objetivos do estudo .....	5
1.5    Hipóteses do estudo .....	6
1.6    Metodologia .....	6
1.7    Estrutura do trabalho .....	7
<b>CAPÍTULO 2: Sinistralidade rodoviária, mobilidade urbana e mobilidade suave no contexto de utilização da bicicleta .....</b>	<b>8</b>
2.1    Resumo do capítulo.....	8
2.2    A sinistralidade rodoviária: do olhar global ao local.....	8
2.2.1    As Nações Unidas .....	8
2.2.2    A União Europeia .....	9
2.2.3    Portugal .....	11
2.3    A mobilidade urbana e os modos de mobilidade suave .....	14
2.3.1    Uma (nova) tendência? .....	14
2.3.2    Uma tendência em crescimento?.....	16
2.3.3    Por que devemos utilizar a bicicleta?.....	17
2.4    Os ciclistas e a sinistralidade rodoviária .....	18



2.5	Síntese do capítulo .....	20
<b>CAPÍTULO 3: Resposta operacional da PSP à sinistralidade.....</b>		<b>22</b>
3.1	Resumo do capítulo .....	22
3.2	Atribuições legais e estrutura organizacional da PSP em matéria de sinistralidade rodoviária.....	22
3.3	A sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas na área da PSP.....	23
3.4	A resposta da PSP à sinistralidade .....	25
3.4.1	Estrutura de trânsito .....	25
3.4.2	O modelo integrado de policiamento de proximidade - MIPP.....	30
3.5	Síntese do capítulo .....	32
<b>CAPÍTULO 4: Proposta de modelo operacional de atuação .....</b>		<b>34</b>
4.1	Resumo do capítulo.....	34
4.2	Patrulhamento velocipédico na PSP – as ciclo patrulhas.....	34
4.2.1	Origem e missão .....	34
4.2.2	Constituição e modo de funcionamento .....	34
4.2.3	Vantagens das ciclo patrulhas .....	35
4.3	Proposta de modelo operacional orientado para a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas .....	36
4.3.1	Ciclo patrulhas.....	37
4.3.2	Estrutura de trânsito .....	38
4.3.3	MIPP – Escola Segura.....	39
4.4	Síntese do capítulo .....	40
<b>CONCLUSÕES .....</b>		<b>41</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>		<b>45</b>
<b>APÊNDICES .....</b>		<b>50</b>
APÊNDICE A Critérios / razões para a realização das ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar).....		50
APÊNDICE B Funções das Ciclo patrulhas .....		51
APÊNDICE C Forma de funcionamento das ciclo patrulhas .....		52
APÊNDICE D Principais infrações envolvendo ciclistas (2014 - 2015).....		53
APÊNDICE E Oferta formativa do MIPP - Escola Segura .....		54

# ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Taxas de mortalidade em acidentes de trânsito / 100.000 habitantes, por Região da OMS (2013).....	10
Figura 2 - Evolução do nº de acidentes de viação e vítimas (EU 2004 - 2013) .....	11
Figura 3 - Evolução da redução de mortes na estrada entre 2001 e 2009 .....	12
Figura 4 – Principal modo de transporte na EU (27) em 2010.....	16
Figura 5 – Mortos e feridos graves por 1000 condutores (2004-2013) .....	20
Figura 6 – Proposta de modelo operacional da PSP em matéria de sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas – Triângulo Operacional.....	36
Tabela 1 – Tipologia de acidentes envolvendo ciclistas no quadriénio 2012 - 2015.....	24
Tabela 2 – Vítimas em acidentes envolvendo ciclistas no quadriénio 2012 - 2015 .....	24
Tabela 3 – Veículos controlados e veículos em infração em operações de radar, 2006 - 2015 .....	28
Tabela 4 - Número de ações focadas na segurança rodoviária ministradas pelas EPES & universo de alunos presentes em todas as ações das EPES (2011/2 - 2014/5) .....	32

# LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

CdE – Código da Estrada

CE/EC – Comissão Europeia

CRP – Constituição da República Portuguesa

CTC – Cyclists Touring Club (Cycling UK)

DNPSP – Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública

DRH – Departamento de Recursos Humanos

ECF – European Cyclists Federation

ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

EPES – Equipas do Programa Escola Segura

ERSO – European Road Safety Observatory

ETSC – European Transport Safety Council

EU/EU – União Europeia

GMFT – German Federal Ministry of Transport

GNR – Guarda Nacional Republicana

GOP – Grandes Opções do Plano oç

MAI – Ministério da Administração Interna

MDI – Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Luxembourg

MIPP – Modelo Integrado de Policiamento de Proximidade

NU/UN – Nações Unidas

OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development

OMS – Organização Mundial da Saúde

PESER – Plano Estratégico da Segurança Rodoviária

PNPR – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária

PSP – Polícia de Segurança Pública

RAR – Resolução da Assembleia da República

RCM – Resolução do Conselho de Ministros

WHO – World Health Organization

# CAPÍTULO 1: Introdução

## 1.1 Temática e título

O desejo de realizar um estudo que se debruça sobre a mobilidade suave e a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas – tema e domínio de investigação do nosso trabalho – constitui para nós um verdadeiro desafio, na medida em que, por um lado, a temática da segurança rodoviária continua a ser assunto de forte reflexão e preocupação e, por outro lado, é inovador relacioná-la com a realidade que envolve a promoção dos modos de mobilidade suave<sup>1</sup>, aqui centrada na utilização da bicicleta.

Aproveitando o conjunto de experiências e estímulos colhidos ao longo dos últimos anos em que estivemos envolvidos institucionalmente numa forte rede de promoção de utilização da bicicleta<sup>2</sup>, justamente enquanto meio potenciador da mobilidade suave; procuramos neste breve estudo compreender com mais justeza a realidade que envolve a utilização da bicicleta e a sinistralidade rodoviária que a ela se associa, e ao mesmo tempo tentar deixar o nosso contributo nesta área de investigação académica que, antecipamos sem falsa modéstia, não tem tradição na Instituição.

Nesse intuito e considerando que a PSP detém atribuições legais em matéria de segurança rodoviária, concretamente “promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”<sup>3</sup>, pretende-se verificar se a PSP tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Entendidos como “os meios de deslocação e transporte de velocidade reduzida, ocupando pouco espaço e com pouco impacte na via pública e sem emissões de gases para a atmosfera como a simples pedonabilidade ou a deslocação com recurso a bicicletas, patins, skates, trotinetas ou quaisquer outros similares, encarados como uma mais -valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel” (nº2 da RAR n.º 3/2009, de 05/02).

<sup>2</sup> O autor desenvolve o seu trabalho na cidade e distrito de Aveiro, zona do País que apresenta um forte tecido empresarial consolidado no *cluster* das bicicletas, que produz e explora I&D através da plataforma tecnológica da bicicleta e mobilidade suave, da Universidade de Aveiro e que tem uma forte cultura de utilização da bicicleta na sua memória coletiva, integrando municípios com projetos inovadores nesta área e que apresentam as maiores taxas de utilização da bicicleta a nível nacional.

<sup>3</sup> Art. 3º, nº1, al. f), da Lei nº 57/2007 - Lei que aprova a orgânica da PSP.

<sup>4</sup> Estratégia vista como o “método de pensamento que parte da análise do ambiente decisório, hierarquiza as ameaças e escolhe os métodos mais eficazes contra tais ameaças” (Fernandes, 2014, p. 103).

Assim, propomos como título do presente trabalho de investigação o seguinte:

A mobilidade suave e a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas: contributos da PSP

## **1.2 Contexto da investigação**

O fenómeno da sinistralidade rodoviária é um problema e uma preocupação planetária. Essa evidência tem tradução na Resolução das Nações Unidas nº 64/2551 (NU, 2010), nela se fazendo apelo aos Estados membros que, em conjugação de esforços, se estabeleça um plano de ação com vigência entre 2011-2020, tendo como pano de fundo o incremento da segurança rodoviária global.

Tendo presente que esta dura realidade representa cerca de 1.25 milhões de mortes em todo o mundo (a que se somam entre 20 a 50 milhões de feridos (WHO, 2015a)), o plano de ação é uma tentativa de resposta para contrariar as preocupantes expectativas que se fundamentam no aumento da utilização do automóvel, sem que haja uma correspondência suficientemente adequada nas estratégias de consolidação da segurança rodoviária (e que, em potencial, pode representar cerca de 2.4 milhões de mortes por ano).

Este plano de ação para a década (WHO, 2011) é fonte de inspiração para os Estados membros no intuito de estabilizar e reduzir os índices de mortalidade em acidentes de viação, alicerçando as suas linhas de ação em cinco pilares: (1) gestão da segurança rodoviária; (2) infraestrutura rodoviária e mobilidade; (3) segurança dos veículos; (4) segurança dos utilizadores da via; e (5) resposta pós acidente (ou pré-hospitalar).

Na mesma senda, em contextos territoriais diversificados, a União Europeia (EU) tem materializado um conjunto de medidas que, no essencial, tenta contrariar a realidade da sinistralidade rodoviária (EC, 2010), constituindo-se como um dos territórios mais seguros no mundo.

Portugal, em ritmo próprio, tem acompanhando estas tendências, definindo um conjunto de medidas que visam a diminuição da sinistralidade rodoviária (RCM n.º 54/2009, 26 de Junho), introduzindo no seu quadro normativo, desde 2014, o conceito de utilizadores vulneráveis, entendendo-se como tal, “os peões e

*velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência*<sup>5</sup>.

Este olhar sobre os utilizadores vulneráveis tem claramente o objetivo de proteger todos aqueles que, num ambiente rodoviário dominado pelo automóvel e numa relação de forças claramente desproporcional, estão em situação de maior fragilidade.

Chegados aqui, percebendo que este trajeto normativo e doutrinário faz (todo o) sentido, ele desperta-nos para o tema central do nosso trabalho, que agora retomamos: mobilidade suave e a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas.

As tendências europeias que consagram os meios de mobilidade suave como uma prática em crescendo, irreversível e iminentemente urbana (EC, 2015a, 2015b) têm, invariavelmente, consequências ao nível da sinistralidade rodoviária, pois que a tendência de maior conflito que decorre do maior número de ciclistas em circulação, é suscetível de incrementar os índices de sinistralidade e suas consequências, em especial o número de vítimas (ETSC, 2015c).

A (in)segurança rodoviária é apontada como preocupação permanente pelos utilizadores da via, sendo notada como elemento determinante na não utilização ou na intenção de não utilizar a bicicleta, constituindo-se como um óbice ao incremento dos meios suaves de mobilidade (GFMT, 2012).

A nossa intenção no presente trabalho não passa por enfatizar o problema da (in)segurança rodoviária, mas apenas elevá-la como parte da equação que envolve o uso da bicicleta como elemento constituinte do ambiente rodoviário. E sendo parte desse ambiente deve ter-se em conta para as eventuais respostas operacionais que a PSP possa desenvolver para facilitar e – por que não – incrementar essa utilização, dadas as suas atribuições em matéria de segurança rodoviária.

Daqui resulta a necessidade de avaliar a estratégia de atuação que a PSP tem delineada para fazer face a este cenário que, não tendo a expressão que assola outras paragens na União Europeia, deve constituir fonte de preocupação. E deve sê-lo não apenas pelo que já representa em termos de vítimas associadas à sinistralidade que envolve este tipo de utilizadores, mas igualmente pelo

---

<sup>5</sup> Art. 1º, al. q), do Código da Estrada (CdE).

potencial desenvolvimento que o País irá assistir em termos de utilização da bicicleta (RAR n.º 3/2009, 2009; Seabra, Pinheiro, Marcelino, Costa, & Bento, 2012).

Esta intenção de antecipação que percorremos com o presente trabalho, diagnosticando e procurando eventuais soluções para um problema que está sinalizado, crê-se, justifica a oportunidade, utilidade e originalidade deste estudo.

### **1.3 Problemática da investigação**

Um problema de investigação só será relevante em termos científicos, quando possa conduzir à obtenção de novos conhecimentos (Gil, 1999). E se há um problema a investigar, a atividade que o suporta, como refere Sarmiento (2013, p.3) “pode definir-se como sendo o diagnóstico das necessidades de informação e seleção das variáveis relevantes sobre as quais se irão recolher, registar e analisar informações válidas e fiáveis”.

Com o presente trabalho, cuja temática, como atrás referimos, não conhece investigação profunda na PSP, pretende-se desenvolver um estudo que explore e relacione a utilização dos modos de mobilidade suave (em concreto a bicicleta) com a sinistralidade rodoviária que dela resulta.

#### **1.3.1 Pergunta de partida**

A pergunta de partida há de ser o princípio e o mapa do nosso percurso de investigação. Considerando o tema escolhido para a elaboração do relatório final, o trabalho de investigação irá procurar dar resposta à seguinte questão de partida:

**A PSP tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas?**

A resposta a esta pergunta de partida irá impulsionar-nos por caminhos de análise que, se adianta, passarão por observar três serviços operacionais da PSP (trânsito, MIPP – Escola Segura e ciclo patrulhas), que cremos, constituem suporte suficiente para dar forma a uma atuação pensada e focada na sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas (ao ponto de aí ancorarmos uma proposta de modelo operacional de atuação). Essa análise centrar-se-á num conjunto de indicadores que envolvem estes serviços e ajudarão a fortalecer a resposta que pretendemos descobrir.



### **1.3.2 Perguntas derivadas**

Fixada a pergunta de partida estabelecemos agora outras questões que poderão constituir pontos de referência importantes neste percurso de investigação que agora percorremos. Como perguntas derivadas formulamos as seguintes:

PD 1: Que resposta(s) existe(m) na PSP para combater o fenómeno da sinistralidade, concretamente, aquela que envolve ciclistas?

PD 2: Qual o modelo operacional que melhor poderá dar resposta ao problema da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas?

### **1.4 Objetivos do estudo**

Ao propormos desenvolver um trabalho que visa abordar o(s) contributo(s) da PSP para a redução da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas, num quadro de utilização de modos de mobilidade suave, fixamos o objeto central da nossa pesquisa.

Partindo da análise de informação institucional e operacional disponíveis, o objetivo geral do nosso trabalho é averiguar se a PSP tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas.

Marcado o objetivo geral anunciamos agora as linhas que balizarão o nosso percurso de investigação. Nesse intuito definimos como objetivos específicos:

1. Enquadrar o problema da sinistralidade em geral e, em particular, aquela que envolve os ciclistas;
2. Relacionar as tendências de mobilidade suave com a sinistralidade envolvendo ciclistas;
3. Caracterizar a sinistralidade envolvendo ciclistas na área da PSP e de que resultaram vítimas, considerando o quadriénio 2012-2015;
4. Identificar as práticas operacionais em uso na PSP para combater a sinistralidade rodoviária e, entre estas, perceber se integram e estão focadas na segurança dos ciclistas;
5. Finalmente, com base nas conclusões da investigação, propor linhas de orientação e princípios para a construção de um modelo de

resposta operacional tendo em vista a redução da sinistralidade envolvendo ciclistas.

### 1.5 Hipóteses do estudo

Com base nestes objetivos específicos, estabelecemos como hipótese teórica de estudo:

**HT: A PSP tem uma estratégia operacional visando a diminuição da sinistralidade que envolve ciclistas;**

Como hipóteses práticas definimos:

HP1: O atual modelo de atuação das ciclo patrulhas privilegia missões de prevenção geral, não focadas na sinistralidade que envolve os ciclistas;

HP2: As ações de fiscalização do controlo de velocidade têm presentes os eventos de sinistralidade envolvendo ciclistas;

HP3: As ações de formação promovidas pelo programa Escola Segura, no âmbito da prevenção e educação rodoviárias, estão focadas na educação dos alunos para a utilização segura da bicicleta.

### 1.6 Metodologia

O método eleito para a elaboração do presente trabalho será o método qualitativo com o objetivo de desenvolver conhecimento e descrever a temática em estudo. Assim, numa primeira fase será efetuada pesquisa bibliográfica com vista a situar o tema da sinistralidade rodoviária relacionando-a com os modos de mobilidade suave.

Ainda na linha da investigação qualitativa recorrer-se-á a registos estatísticos e documentais, e a raciocínios indutivos suportando-nos em fontes primárias e secundárias de dados. Utilizando o método inquisitivo (através da aplicação de perguntas semifechadas) recolheu-se informação relativamente à implementação das ciclo patrulhas e aos critérios/razões que orientam as ações de controlo de velocidade através de radar. Recorremos, ainda, ao método etnográfico para descrever algumas das práticas operacionais que abordamos no trabalho, olhando-as de dentro, com o olhar que a experiência autoriza.

## **1.7 Estrutura do trabalho**

Tendo em conta os objetivos do presente estudo iremos seguir um alinhamento com quatro capítulos. Além da presente introdução (Capítulo I) onde damos conta dos estímulos necessários para iniciar o nosso percurso de investigação, ajudando a suportá-lo enquanto temática de investigação; incluímos a apresentação dos objetivos, as hipóteses de estudo e a metodologia a seguir.

O Capítulo II será dedicado ao enquadramento concetual da temática da sinistralidade, nos elementos que consideramos mais relevantes. O Capítulo III abordará a componente empírica, descrevendo a resposta operacional da PSP à sinistralidade e alguns resultados que sustentam essa resposta. Esse diagnóstico ajudar-nos-á projetar uma proposta de modelo operacional que abordaremos no Capítulo IV. Esse impulso levar-nos-á ao final deste percurso com a apresentação das nossas conclusões e reflexões finais.

## **CAPÍTULO 2: Sinistralidade rodoviária, mobilidade urbana e mobilidade suave no contexto de utilização da bicicleta**

### **2.1 Resumo do capítulo**

É vasta a literatura internacional e nacional sobre o tema da sinistralidade rodoviária em geral. Desde as nações Unidas (com abrangência e dimensão mundial), passando pela União Europeia (dimensão regional) até ao nosso país (dimensão local), há um conjunto de documentos institucionais, académicos e da sociedade civil que permitem ter um enquadramento adequado da temática e da dimensão trágica que ela encerra. Daí que o caminho difícil é, sem dúvida, criar um roteiro bem delimitado e suficientemente claro para o objetivo que aqui perseguimos: mostrar a pertinência e a dimensão da sinistralidade em geral e, em particular, a que afeta os ciclistas. O mesmo se passa relativamente à literatura sobre os modos de mobilidade suave, dada a sua atualidade. Assim a proposta para esta etapa do nosso percurso passa por enumerar os documentos estratégicos de diagnóstico e ação em cada uma daquelas dimensões territoriais (abordando as referências mais atuais, revisitando, sempre que isso se julgue adequado, o recurso ao elemento histórico mais distante), para que o leitor possa ancorar-se na temática da sinistralidade e do desafio que (todos) temos pela frente. Passaremos igualmente pelo tema da mobilidade suave onde a bicicleta há de ser o mote para que, nesse cruzamento entre sinistralidade e utilização da bicicleta, encontremos o tema que dá razão ao presente trabalho: a mobilidade suave e a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas: contributos da PSP.

### **2.2 A sinistralidade rodoviária: do olhar global ao local**

#### **2.2.1 As Nações Unidas**

No seu discurso, na 2ª conferência de alto nível sobre segurança rodoviária, que decorreu em Brasília, Brasil, em 18 e 19 de Novembro de 2015; Peter Van Der Knaap (2015) referia-se ao duplo desafio que o mundo enfrenta: tornar o tráfego rodoviário seguro e sustentável, onde se reconhece a dominância,

a importância e as consequências da utilização do automóvel na segurança rodoviária.

Nesse mesmo alinhamento já as Nações Unidas tinham lançado a década da ação para a segurança rodoviária (UN, 2010), com um plano (WHO, 2011) que procurava incrementar, através de cada Estado Membro, medidas tendentes a diminuir o flagelo dos acidentes rodoviários e as suas graves consequências; entretanto reforçada em Abril de 2014 (NU, 2014). Recentemente (Outubro 2015) as mesmas Nações Unidas, adotaram a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, definindo, entre vários objetivos para o desenvolvimento sustentável (ODS), dois que mostram a preocupação e a necessidade de ação nesta temática: (ODS 3.6) até 2020, reduzir para metade o número de mortes globais e lesões causadas por acidentes de viação<sup>6</sup> e, (ODS 11.2) até 2030, tornar possível o acesso facilitado a sistemas de transporte seguros, sustentáveis, melhorando a segurança rodoviária, fazendo especial referência às necessidades dos utilizadores vulneráveis (mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos) (NU, 2015).

### **2.2.2 A União Europeia**

Ainda que com expressão diferente (em número e consequências), consoante a latitude do globo, os seus efeitos são igualmente marcantes no continente europeu. A Europa, apesar de espelhar essa realidade trágica, tem seguido uma tendência de diminuição no número de mortes na estrada, apresentando-se como o território mais seguro no mundo (9.3 mortes / 100.000 habitantes – Figura 1).

Apesar disso, mais de 25.000 mortes na estrada e um número ainda maior de feridos graves, associado ao facto deste tipo de mortes representar a principal causa de morte em indivíduos com idades compreendidas entre os 15 e os 25 anos (acompanhando o espectro mundial), demonstram a necessidade contínua de medidas tendentes a contrariar esta realidade (EC, 2015c).

---

<sup>6</sup> O trânsito representa uma das principais causas de morte a nível mundial e, em 2012, as lesões por acidentes de trânsito ocupavam mesmo a primeira posição nas 10 principais causas de morte entre os jovens de 15-29 anos (WHO, 2015b).

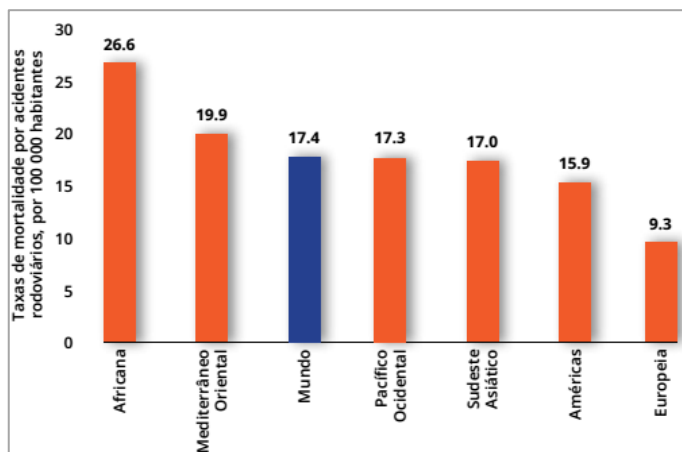


Figura 1 - Taxas de mortalidade em acidentes de trânsito / 100.000 habitantes, por Região da OMS (2013)

Fonte:(WHO, 2015b, p. 3)

Já com esse propósito a CE (2010) havia difundido orientações aos Estados Membros tendo em vista a segurança rodoviária para o período 2011-2020, propondo a redução do número de vítimas da estrada na UE em 50%, até 2020. Para esse objetivo fixava sete objetivos estratégicos que incluíam medidas ao nível da UE e ao nível de cada Estado Membro: (1) melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada; (2) intensificar o controlo do cumprimento do código da estrada; (3) desenvolver uma infraestrutura rodoviária mais segura; (4) promover a utilização de tecnologias modernas para reforçar a segurança rodoviária; (5) desenvolver veículos mais seguros; (6) melhorar os serviços de emergência e a pós-assistência aos feridos; e, finalmente, (7) aumentar a proteção dos utentes vulneráveis da via pública (este último, adiante, irá ocupar-nos neste nosso trabalho).

Na última década a Europa tem vindo a realizar um conjunto de iniciativas com resultados positivos na diminuição da sinistralidade rodoviária e suas consequências (atingindo o número de mortes mais baixo em 2013 (26.090) - Figura 2).

No entanto, um recente relatório (ETSC, 2015a) vem alertar que a intensidade dessa evolução positiva está a desvanecer-se, tendo como ponto de referência os valores de 2014 para o número de mortes na estrada (25.845). Tal representa apenas uma diminuição de 0.6%, que compara com a descida necessária de 6.7% para atingir a desejada meta de diminuição em metade, do número de mortes na estrada, projetada para 2020 (EC, 2010).

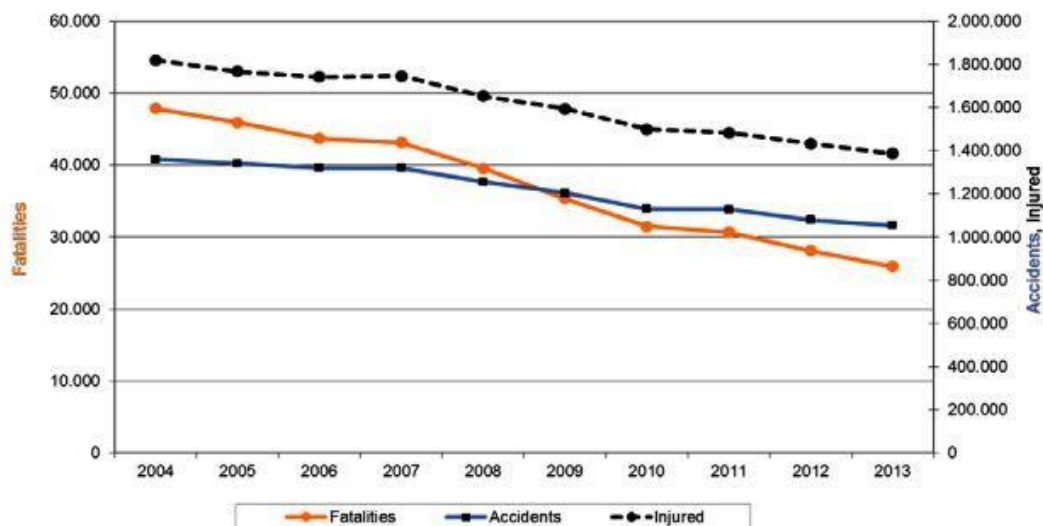


Figura 2 - Evolução do nº de acidentes de viação e vítimas (EU 2004 - 2013)

Fonte: CARE (atualizado em Março 2015) in (CE - ERSO, 2015)

No contexto europeu, Portugal, partindo de números preocupantes e embaraçantes na década de 90, tem sido apontado como um dos países com resultados comparativos mais apreciáveis. Tentemos dar alicerce a esse juízo.

### 2.2.3 Portugal

Em Portugal, esboçando a preocupação com esta matéria, surgiu em 2003 o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária - PNPR (MAI, 2003). Este plano, no seu preâmbulo, considerava inadmissível a ocorrência de qualquer vítima decorrente de acidentes rodoviários. Esta convicção era ainda reforçada pela posição comparativa que Portugal ocupava face aos restantes membros da EU, num lugar de destaque pela negativa. O quadro traçado sobre os problemas que contribuíam para a (in)segurança rodoviária era particularmente duro, sublinhando a questão da sinistralidade rodoviária (também) como um problema de saúde pública, procurando (re)centrar a agenda política em torno do assunto. Daí que se tenha gizado um objetivo ambicioso de melhoria da situação do País em termos de segurança rodoviária, concretamente, inscrevendo a intenção de reduzir em 50% o número de mortos e feridos graves até ao ano de 2010 (com referência à média de sinistralidade dos anos de 1998 a 2000).

Tal como é referido na revisão operada a este plano em Abril de 2007 (1ª fase), este teve como principal mérito, o facto de ter sido feito. E é um resultado

que parece não se dever desprezar, já que (re)colocou a discussão do problema da sinistralidade e suas consequências no centro da debate político (e em certa medida, no debate público), tendo constituído “um bom instrumento de mobilização estruturante para o combate à sinistralidade rodoviária” (MAI, 2007, p. 150). Nessa revisão são inventariados um conjunto de problemas e constrangimentos que sugerem a sua profunda revisão, chegando-se à conclusão que o seu grau de execução foi muito baixo e muito irregular (*Ibidem*). Mesmo assim, Portugal obteve resultados que se destacaram, pela positiva, entre os Estados Membros - Figura 3, passando de 149 para 92 mortes / milhão habitantes, de 2003 para 2007.

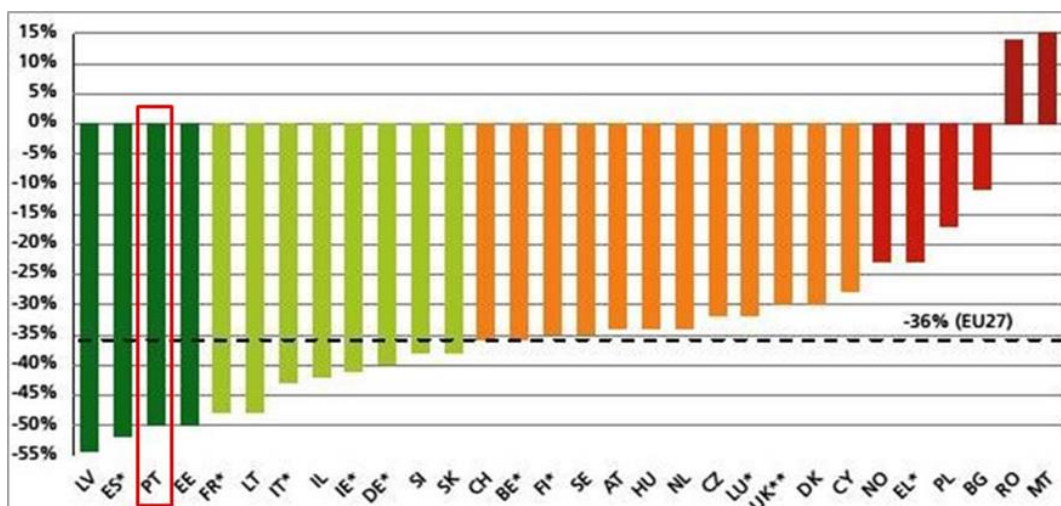


Figura 3 - Evolução da redução de mortes na estrada entre 2001 e 2009

Fonte: (ETSC, 2010, p. 9)

Num processo evolutivo, com complexidade anunciada e verificada, deu-se luz à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – ENSR, com projeção para o período 2008-2015 (RCM nº 5/2014, 2014). Neste documento, denso, foi estabelecida a meta qualitativa de colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes (62 mortos/milhão habitantes). Para atingir esta meta a ENSR previa 10 objetivos estratégicos e 30 objetivos operacionais (OO) que se desdobravam em 91 ações chave.

A situação do País em termos de sinistralidade rodoviária traçou destino com alguns indicadores positivos, suficientes para, no processo de revisão intercalar da ENSR, lançar a ambição para novas metas e objetivos. Aí, o novo



texto projetava uma visão (*“alcançar um sistema humanizado de transporte rodoviário”* (RCM nº 5/2014, 2014, p. 98)) e previa um imperativo ético (*“ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal”* (Loc. cit)<sup>7</sup>); ajustando o plano inicial. O novo alinhamento reduziu de 10 para 7 os objetivos estratégicos, e de 30 para 13 os objetivos operacionais, dando corpo a 131 ações (intervenção mais alargada), como consequência da definição de novos grupos e fatores de risco (Loc. cit).

Entre outras alterações, esta revisão traz a definição de um novo grupo de risco (ciclistas), integrando-os no seu objetivo estratégico nº2 - proteção dos utentes vulneráveis (também reformulado); estabelecendo também a melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano com requalificação do espaço público, como objetivo estratégico (nº5)<sup>8</sup>. Inovador é igualmente a adoção da abordagem do Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS)<sup>9</sup>, alinhando-se com as orientações quer das NU (WHO, 2011), quer da UE (EC, 2010), pretendendo marcar um modo de pensar e atuar diferente na temática da segurança rodoviária (mais inclusivo e partilhado por todos os que têm responsabilidade no ambiente rodoviário).

Se essa revisão intercalar mostrava (mais uma vez) debilidades estruturantes (falta de envolvimento e empenho político, incapacidade de coordenação, ausência de monitorização do grau de cumprimento da ENSR) que, se suspeita, não foram afastadas; o atual “estado da arte” não permite contemplações otimistas. Com realismo, a ENSR teria fim anunciado em finais de 2015 e isso suporia trabalho prévio para elaboração de um qualquer plano que a substituísse. Em Agosto de 2015 surge a intenção política de estabelecer um novo instrumento de gestão das políticas públicas na área da segurança rodoviária, a vigorar no período 2016-2020. É esse (assim se espera) Plano

---

<sup>7</sup> Notamos que este desígnio, aparentemente original, se aproxima à abordagem que o Parlamento da Suécia aprovou em 1997, para a segurança rodoviária, denominada «Visão Zero»: “No one shall be killed or seriously injured within the road traffic system” (Swedish Government, n.d.)

<sup>8</sup> Consultada a intenção (legislativa) que a revisão encerra, ficamos com a sensação de que as ações chave a desenvolver (pelo menos naquelas que a PSP se vê envolvida) estão muito marcadas pela elaboração de planos, estudos, manuais, fazendo crer que terão tradução em algo mais prático, mais concreto, de aplicação quotidiana. Sem tirar mérito a essas intenções, sempre dizemos que esses resultados não foram por nós sentidos no nosso quotidiano.

<sup>9</sup> Abordagem em que “é reconhecido que os utilizadores do sistema de transporte rodoviário irão cometer erros e que estes poderão originar acidentes de viação” (RCM nº 5/2014, 2014, p. 99). Esta abordagem é, aliás, original do conceito «Visão Zero».

Estratégico da Segurança Rodoviária 2016 – 2020 (PESER) que irá nortear as políticas de segurança rodoviária nos próximos anos (RCM n.º 62/2015, 2015)<sup>10</sup>.

Em todo o caso, as alterações que fomos conhecendo, quer na ENSR (revisão), quer nalguns instrumentos legais que foi corporizando, são fundamentais para o alinhamento do nosso trabalho. Com efeito, na alteração legislativa ao Código da Estrada<sup>11</sup> (CdE) introduziu-se um conjunto de normativos tendo como foco os utilizadores vulneráveis, entendendo-se como tal, *“os peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência”*<sup>12</sup>. Estes normativos tem claramente o objetivo de proteger todos aqueles que, num ambiente rodoviário dominado pelo automóvel e numa relação de forças claramente desproporcional estão – utilizando o sentido da fonte legal – em situação de maior vulnerabilidade.

Esta (nova) perspetiva de abordar alguns elementos do ambiente rodoviário (utilizadores vulneráveis), aduzindo-lhes elementos de maior discricionariedade positiva, encontra esteio na intenção de consagração dos modos de mobilidade suave, que abordaremos na próxima etapa.

## **2.3 A mobilidade urbana e os modos de mobilidade suave**

### **2.3.1 Uma (nova) tendência?**

No lançamento da conferência Habitat III<sup>13</sup>, as NU reconhecem a importância das zonas urbanas e de uma nova (re)definição destes territórios (uma nova agenda), percebendo que, nos últimos 40 anos, elas se tornaram elemento de notório desenvolvimento económico, constituem um enorme desafio para a sustentabilidade climática e, desejavelmente, devem ser instrumento de integração e equidade sociais; fazendo notar que cerca de 54,5% da população

---

<sup>10</sup> Também aqui não podemos deixar de notar a crónica incapacidade do país em concretizar atempadamente alguns desígnios que se consideram importantes para a vivência coletiva. Embora o documento legislativo que lançou o PESER previsse 60 dias para a apresentação das suas orientações gerais, fazendo supor que o plano de ações para o primeiro biénio 2016-2017 fosse apresentado para entrar em vigor no início desse período, o que temos por certo é que ele ainda não existe no momento em que elaboramos o presente trabalho. Tal não poderá deixar de ser interpretado como um sinal da forma como o país lida com este assunto. Acrescentamos nós que a preocupação teórica que sempre colhe quem tem responsabilidades nesta matéria, tem que ter tradução na prática, sob pena de ser apenas verbo e reforçar o nosso atraso nestas temáticas.

<sup>11</sup> Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro.

<sup>12</sup> Art. 1º, al. q), do CdE.

<sup>13</sup> Conferência das NU sobre habitação e desenvolvimento urbano sustentável, que se realizará na capital do Equador (Quito) de 17 – 20 de Outubro de 2016.

do planeta, vive em zonas urbanas e que estas concentram apenas 2% do território, em todo o mundo (NU, 2016).

Percebe-se, neste cenário, que as questões de mobilidade urbana estejam na ordem do dia<sup>14</sup>. A questão dos transportes tem um peso determinante no que diz respeito, por um lado, à mobilidade que favorecem (são um alicerce fundamental do seu desenvolvimento social e económico); e, por outro, aos impactos que resultam de toda a sua atividade (ambientais, infraestrutura, congestionamento, segurança rodoviária,...) (EC, 2013).

Nessa linha de preocupação a CE adotou em 2011 um conjunto de iniciativas (Livro Branco) visando construir um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos. Aí se projetava que o sistema de transportes devia ser capaz de aumentar a mobilidade e reduzir, quer a dependência do petróleo, quer as emissões poluentes (60% até 2050). É (também) neste contexto que surge a referência aos modos suaves de mobilidade (andar a pé e de bicicleta) como forma de contribuir para esses objetivos, incluindo-os num círculo virtuoso para a baixa densidade de volumes de tráfego rodoviário (EC, 2011b).

Entre nós, o tema é igualmente polvilhado nas Grandes Opções do Plano – GOP, para o período 2016-2019<sup>15</sup>. Na GOP 25 — Promover a coesão territorial e a sustentabilidade ambiental, sob o subtítulo “Garantir uma maior eficácia da política de ambiente” (Lei n.º 7-B/2016, p. 51), o Governo, procurando a “eficácia da política de ambiente e a concretização efetiva de benefícios ecológicos” (*Loc. cit*), propõe-se “reduzir a utilização dos combustíveis fósseis e a poluição do ar” (*Loc. cit*) por via da redução de deslocações diárias; no mesmo caminho propõe “desenvolver uma política de educação para a sustentabilidade e de sensibilização para a adoção de práticas ambientalmente adequadas” (*Loc. cit*)

É, no entanto, na GOP 27 - Liderar a transição energética, que especificamente se faz a abordagem a novos conceitos e formatos de mobilidade urbana, visando promover o bem estar e qualidade de vida das populações. Para isso propõe-se que os modos de transporte suave (bicicleta e pedonal) sejam

---

<sup>14</sup> Num estudo sobre as atitudes dos europeus face à mobilidade urbana, uma larga maioria dos inquiridos apontava a poluição do ar (81%), o congestionamento do trânsito (76%), os custos de viagem (74%), os acidentes rodoviários (73%) e o ruído (72%) como reais problemas que se vivem nas cidades (EC, 2013).

<sup>15</sup> Cf. Lei n.º 7-B/2016, de 31 de Março.

estimulados<sup>16</sup>; e, concretamente sobre a bicicleta, que se desenvolva e aplique um plano para a sua promoção<sup>17</sup>, que se construam infraestruturas cicláveis e que se facilite o transporte de bicicletas nos transportes públicos (*Ibidem*, p.55).

Parece assim, pelo menos na vontade programática do governo para os próximos anos, que os modos de mobilidade suave (em especial o pedonal e a bicicleta) tenham uma expressão marcante nas questões da mobilidade urbana.

### 2.3.2 Uma tendência em crescimento?

Centrando o nosso trajeto nos modos de mobilidade suave, por tudo o que atrás dissemos, é expectável que a sua utilização se consolide ou se incremente nos vários países da EU. Revisitando a opinião dos europeus (EU27) em 2010, sobre qual o principal meio de transporte utilizado no seu dia a dia (EC, 2011a), a maioria refere o carro (53%), mas podemos igualmente perceber que o peso relativo aos modos de mobilidade suave (pedonal e bicicleta) já representa 20% das respostas (Figura 4). Portugal, relativamente à utilização do carro e dos transportes públicos, acompanhava o mesmo padrão que a média europeia (53% carro e 22% transporte público).

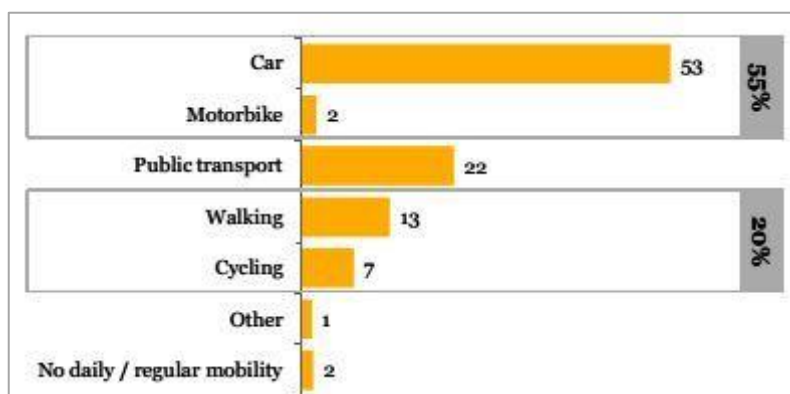


Figura 4 – Principal modo de transporte na EU (27) em 2010  
Fonte (EC, 2011a, p. 7)

Evidentemente esta utilização apresenta padrões diversos consoante as latitudes: em 2013, cerca de 43% dos holandeses admitiam utilizar diariamente a bicicleta (contra 13% que nunca a utilizavam), em contraponto com os

<sup>16</sup> Cf. Projeto U-Bike Portugal (visa promover a mobilidade suave, em particular a bicicleta, nas comunidades académicas).

<sup>17</sup> Cf. Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves (Seabra et al., 2012). Para aceder a outros planos a nível mundial, consultar Wagner & Hernandez (2014).

portugueses, em que 7% admitiam o seu uso diário (contra 75% que nunca a utilizavam) (EC, 2013, p. 10)<sup>18</sup>.

### 2.3.3 Por que devemos utilizar a bicicleta?

Temos apontado a utilização da bicicleta como forma de incrementar a mobilidade urbana de forma sustentável. Importa, para realmente perceber os seus potenciais (e reais) impactos, aprofundar as suas vantagens.

De forma geral são reconhecidas à bicicleta vantagens em cinco domínios (interdependentes): na cadeia de eficiência do sistema de transportes; em questões ambientais; em matéria de saúde; no (des)envolvimento económico; e, finalmente, na sua abrangência social e cultural (ECF, 2011; MDI, 2015; Seabra et al., 2012; Silverans & Goldenbeld, 2015).

Abordando a eficiência do sistema de transportes, reconhece-se que a bicicleta é o meio mais adequado (rapidez, flexibilidade e maleabilidade) para circulação em percursos urbanos até 4-5 kms (parte substancial dos percursos urbanos vão até 3 kms)<sup>19</sup>, com menor desgaste, consumo e custo de infraestrutura (quando comparado com o carro).

Do ponto de vista ambiental a bicicleta é um meio que não utiliza energia fóssil (não “energívoro”) e, por via disso, não produz emissão de gases com efeito de estufa. Outro aspeto positivo é o seu andamento não constituir fonte de ruído ambiental.

Em termos de saúde, o exercício físico faz parte da condição humana. A bicicleta promove a atividade física e isso representa evidentes vantagens para a saúde física e mental dos seus utilizadores<sup>20</sup>, com reflexos positivos nos ganhos em saúde individual e no nível de despesas com o sistema público de saúde. Por

---

<sup>18</sup> Pensando que a utilização da bicicleta é um conceito *urban friendly* em termos de mobilidade nas cidades e que o aumento da sua utilização traria benefícios em termos de circulação, os portugueses são, entre os europeus, os que indicam como menos importante a existência de medidas que promovam a utilização da bicicleta como forma de melhorar a circulação nas cidades (19%), que compara, por exemplo, com os suecos (65%) (EC, 2013, pp. 38–40). Estes indicadores sugerem o (enorme) desafio que o país enfrenta para a mudança de comportamentos relativamente ao uso da bicicleta.

<sup>19</sup> A bicicleta elétrica (*E-bike*) poderá concorrer favoravelmente com o carro em distâncias até 10 kms (MDI, 2015).

<sup>20</sup> Por estes dias Portugal ocupa lugares de destaque (pela negativa) na incidência de doenças associadas à não promoção de hábitos saudáveis de vida. No 1º Inquérito Nacional de Saúde com Exame Físico (Instituto Nacional de Saúde Ricardo Jorge) é reportada uma elevada prevalência de hipertensão arterial, obesidade e diabetes, bem como altos níveis de sedentarismo (TVI24, 2016).

se tratar de um meio de transporte não emissor de gases poluentes, acaba por beneficiar a saúde, mesmo daqueles que não a utilizam.

No desenvolvimento económico, a bicicleta alicerçada na sua memória coletiva de utilização (e produção), desperta para a sua reinvenção estimulando a investigação e desenvolvimento tecnológico em áreas como o design, materiais e equipamentos ou, ainda, a valorização social e económica do território (turismo e lazer ciclável<sup>21</sup>); traduzindo e justificando investimento público<sup>22</sup> e privado<sup>23</sup>.

No que toca à sua abrangência social e cultural, a bicicleta surge como instrumento de equidade e integração social (não requer especial aprendizagem para a sua utilização, o seu preço facilita a sua aquisição, mesmo por segmentos da população com menores recursos). Favorece também a (con)vivência social, potenciando maior acessibilidade e interação com os espaços públicos e com a natureza (sentir e calcorrear os espaços). Além disso promove o aparecimento de massa crítica (com origem em movimentos cívicos) e de cumplicidades positivas que se organizam em torno da promoção da utilização da bicicleta.

Aparentemente este quadro robusto de vantagens poderia estimular uma utilização mais expressiva da bicicleta, mas a realidade (nalguns países) parece mais demorada (EC, 2011a). Como interpretação e justificação do fenómeno são genericamente indicados alguns fatores de ordem subjetiva – projeção social e económica da bicicleta, sentimento de insegurança (medo) -; e de ordem objetiva – disponibilidade e organização do espaço para a bicicleta, rapidez, orografia, clima, segurança (CE, 2000; Seabra et al., 2012). A (in)segurança dos ciclistas marcará a nossa próxima etapa.

## **2.4 Os ciclistas e a sinistralidade rodoviária**

A segurança objetiva e a segurança subjetiva (sentimento de insegurança) – tal como acontece em sentido mais lato relativamente ao crime - fazem parte da equação do ambiente rodoviário e são, como já vimos, catalisadores positivos ou negativos para o incremento da utilização da bicicleta.

---

<sup>21</sup> Vide <https://www.visitnorway.com/things-to-do/great-outdoors/cycling/national-cycle-routes/>, e <http://www.cycletourer.co.uk/cycletouring/norway.shtml>; consulta em 31/05/2016.

<sup>22</sup> Vide Projeto U-Bike Portugal (disponível em: [http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/AlteracaodedocumentosprojetoU\\_BikePortugal.aspx](http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/AlteracaodedocumentosprojetoU_BikePortugal.aspx), consulta em 31/05/2016), PEDU – Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (disponível em: <http://www.ubiwhere.com/en/products/>, consulta em 31/05/2016).

<sup>23</sup> Vide Ubiwhere (disponível em: <http://www.ubiwhere.com/en/>, consulta em 31/05/2016)

Num quadro expectável de aumento da utilização das bicicletas e da sua interação com o ambiente rodoviário, antecipam-se tensões (não há relação sem tensões, já ouvimos). O resultado mais trágico dessas relações tem tradução no nível de sinistralidade que envolve os ciclistas e nas vítimas que daí resultam<sup>24</sup>.

Em 2013 morreram nas estradas da europa (EU27) 2.017 ciclistas (EC, 2015b, p. 15). Embora os números de mortes venham a descer de forma sustentada, a preocupação centra-se agora na menor diminuição do número de mortes entre os ciclistas, quando comparada com outros utilizadores da estrada. O que se pretende evitar é que o incremento da utilização da bicicleta, seja acompanhado por um aumento da sinistralidade rodoviária (EC, 2015c; ETSC, 2015c, 2016). Sem surpresa, assim o cremos, as mortes entre os ciclistas ocorrem sobretudo em meio urbano (EC, 2015b).

Em Portugal, como já referimos, a atual legislação rodoviária (CdE) vem robustecer o estatuto do utilizador da bicicleta (velocípede, na terminologia legal)<sup>25</sup>, discriminando-o positivamente na sua relação com os demais utilizadores do ambiente rodoviário, em especial aqueles que utilizam veículos motorizados. Certamente porque se reconhecem algumas fragilidades a este tipo de utilizadores (maior exposição a ferimentos em caso de queda ou acidente, maior instabilidade da bicicleta, interação próxima de veículos que circulam em velocidades altas, com maior massa e que protegem melhor os seus ocupantes...); que devem ter proteção acrescida. Disso mesmo dava conta a ANSR (2014) referindo-se à elevada percentagem de condutores de bicicleta que sofre lesões (95%), que compara com menos de metade (47%) dos restantes condutores envolvidos em acidentes. Ademais, a probabilidade dos condutores de velocípedes sofrerem uma lesão grave ou fatal é praticamente quatro vezes maior, quando comparada com os veículos ligeiros (Figura 5).

---

<sup>24</sup> Embora sejam conhecidos estudos que apontam para uma relação positiva entre o maior número de ciclistas na estrada e a segurança rodoviária (os condutores tendem a ser mais cuidadosos, salvaguardando a integridade dos ciclistas) (Jacobsen, 2003); há, contudo, dúvidas (Silverans & Goldenbeld, 2015) e evidências do contrário (Stipdonk & Reurings, 2010). A nossa experiência acompanha estes últimos sentidos. Admite-se que num ambiente rodoviário ordenado, facilitador e seguro para os ciclistas (perspetiva da discriminação positiva para estes); o seu maior número aduza ao ambiente rodoviário maior equilíbrio na sua utilização e condicione o comportamento dos condutores. Mas é fácil perceber que, onde esses espaços não estejam assim concebidos, parece inevitável um desequilíbrio de forças e aí sim, há um maior ao risco de acidente. Neste mesmo sentido (OECD (ITF), 2013).

<sup>25</sup> O CdE (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro), no art. 1º, al. q), refere como utilizadores vulneráveis, entre outros, o velocípede. Estamos em crer que o legislador pretende referir-se aos utilizadores dos velocípedes (condutor ou passageiro).

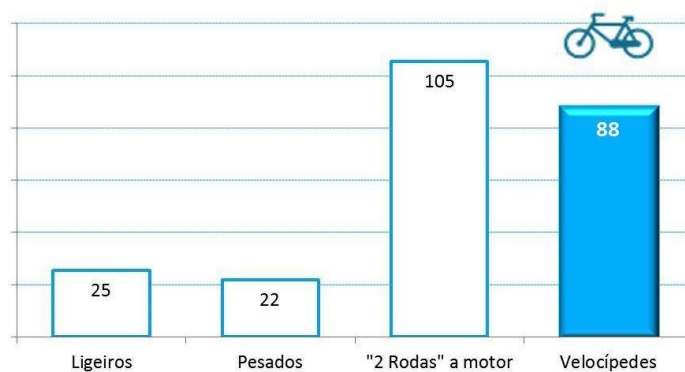


Figura 5 – Mortos e feridos graves por 1000 condutores (2004-2013)

Fonte: (ANSR, 2014, p. 2)

Tal como sucede no padrão médio da UE, também em Portugal a tendência de decréscimo de mortes entre os utilizadores de bicicleta (-39%) foi menor do que em relação aos restantes veículos (-55%). Relativamente aos feridos graves, esse decréscimo ainda foi menor (-22% e -55%, respetivamente). O padrão verifica-se igualmente para os locais onde ocorrem os acidentes, constituindo-se este tipo de sinistralidade como um fenómeno tendencialmente urbano (no caso dos mortos em bicicleta, 54% em meio urbano e 46% em meio rural; e relativamente a feridos graves, 75% e 25%, respetivamente) (*Ibidem*, pp. 6–7).

Estes números não devem constituir fonte acrescida de receio por parte dos utilizadores de bicicleta, mas sim constituírem o estímulo para a tomada das medidas adequadas que garantam e reforcem a sua segurança<sup>26</sup>. É reconhecido que os riscos (reais ou presumidos) associados à segurança rodoviária continuam a representar um obstáculo decisivo para a utilização da bicicleta (EC, 2010).

## 2.5 Síntese do capítulo

Chegamos ao final desta etapa com um percurso que seguiu os roteiros que consideramos fundamentais para enquadrar o tema da sinistralidade e das suas graves consequências, focando, assim se impunha, a que afeta os ciclistas.

Movemo-nos sobre as tendências políticas mais abrangentes (NU e UE) e também as que nos são mais próximas sobre a temática (GOP), ligando a

<sup>26</sup> Tal como já aqui sublinhámos a nossa intenção não passa por enfatizar o problema da (in)segurança rodoviária, mas apenas elevá-la como parte da equação que envolve o uso da bicicleta como elemento constituinte do ambiente rodoviário. Tal não obsta a que acompanhem as orientações para que se reduza o medo associado ao perigo de utilização da bicicleta na estrada, projetando-a como algo saudável e divertido (CTC, 2015).



sinistralidade ao tema da mobilidade urbana e aos desafios que ela igualmente encerra, em especial aqueles que defendem a utilização da bicicleta como meio de mobilidade suave e fundamental na nova (re)definição dos territórios urbanos. Demorámos, com mais detalhe, sobre as tendências da sinistralidade que envolve os ciclistas, dando conta, por um lado, do otimismo periclitante que as tendências de diminuição do número de mortos oferecem, mas, por outro, do enorme desafio que temos pela frente para atingir o equilíbrio (ainda que precário) entre o aumento de utilização e o não aumento de acidentes (e suas consequências) nesta tipologia. Tudo isso tendo sempre presente que a melhoria da qualidade de vida das pessoas nesses ambientes está inegavelmente associado à ausência de aspetos negativos, como aqueles que os acidentes de viação, independentemente da natureza dos intervenientes, sempre encerram.

## **CAPÍTULO 3: Resposta operacional da PSP à sinistralidade**

### **3.1 Resumo do capítulo**

Concluída a etapa sobre o tema da sinistralidade, fazemo-nos ao caminho, agora, com o intuito de nele encontrar os números, relativamente a ciclistas (2012-2015) que marcam esta realidade na área da PSP (área exclusivamente urbana, como veremos), abordando, quer a tipologia, quer as suas consequências. Veremos igualmente a forma como a PSP se organiza para lhe dar resposta, explorando com algum detalhe a atividade de fiscalização rodoviária (estrutura de trânsito) e de proximidade (modelo integrado de policiamento de proximidade – MIPP). Este mapa ajudar-nos-á a perceber se esta resposta operacional integra preocupações e está focada na segurança rodoviária dos ciclistas.

### **3.2 Atribuições legais e estrutura organizacional da PSP em matéria de sinistralidade rodoviária**

Numa sociedade ideal não haveria necessidade de polícia. No entanto, a vivência social impõe que exista uma polícia capaz de salvaguardar os direitos do cidadão e de manter a paz pública (Clemente, 2015).

A consagração genérica das atribuições legais da PSP encontramos-la no art. 272º da CRP. Aí se prevê que cabe à polícia defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e o direito dos cidadãos (nº1). Dando corpo a esta previsão fundamental, na parte que diz respeito à segurança rodoviária, a lei de organização e funcionamento da PSP<sup>27</sup>, no seu art. 3º, nº 2, atribui-lhe funções para “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”. Não especificamente para a segurança rodoviária (mas incluindo-a) aborda igualmente as ações que contribuam para a formação e informação em matéria de segurança dos cidadãos.

---

<sup>27</sup> Lei 53/2007, de 31 de Agosto.

Estas atribuições legais encontram eco numa estrutura organizacional hierarquizada, sendo evidentes o seu nível estratégico (Direção Nacional) e o seu nível operacional (territorial e de proximidade ao cidadão) que é prosseguido através dos Comandos territoriais (Regionais, Metropolitanos e Distritais)<sup>28</sup>. Por sua vez, cada um destes Comandos tem as suas próprias subunidades: as Divisões e as Esquadras policiais<sup>29</sup>.

Esta organização estende-se a todo o território nacional, estando a PSP presente nos principais centros urbanos do país. Em números de 2011 (CENSUS 2011) tinha na sua área de atuação uma população residente de cerca de 5.016.08 cidadãos, aumentando substancialmente por influência dos movimentos pendulares (estimados em cerca de 1.700.000 cidadãos diários)<sup>30</sup>.

É de entre esta estrutura que saem as orientações e práticas institucionais que procuram garantir a segurança rodoviária na sua zona de atuação, nela se incluindo, naturalmente, aquela que envolve os ciclistas. É dessa que agora daremos conta.

### **3.3 A sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas na área da PSP**

Por questões de ordem prática (acesso a fontes), de atualidade (últimos quatro anos) e de projeção da informação (tratar do que é da responsabilidade da PSP), decidimos laborar numa análise da sinistralidade envolvendo ciclistas, na área de atuação da PSP, no período 2012 a 2015<sup>31</sup>.

No conjunto dos quatro anos assistimos a um total de 3.836 acidentes que envolveram ciclistas (Tabela 1). Entre estes, a sua grande maioria diz respeito a acidentes com vítimas (3.116, 81,2%), acompanhando a tendência que já tínhamos enunciado, que aponta para uma forte probabilidade dos condutores de bicicleta sofrerem lesões nos acidentes em que se veem envolvidos. Podemos perceber igualmente que de 2012 a 2014 houve uma tendência de crescimento do

<sup>28</sup> Os Comandos territoriais de polícia são unidades territoriais. Em cada uma das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira existe um Comando Regional de polícia; Em Lisboa e Porto existem Comandos Metropolitanos e, nos restantes distritos, existem os respetivos Comandos Distritais (art. 34º, da Lei 53/2007).

<sup>29</sup> A estrutura territorial da PSP encontra-se repartida por 20 Comandos territoriais (Regionais, Metropolitanos e Distritais), 57 Divisões e 425 Esquadras (DNPS).

<sup>30</sup> Adensando a complexidade da interação e de circulação de pessoas na sua área de atuação, em 2013, foram processados nas infraestruturas aeroportuárias e portuárias à responsabilidade da PSP, respetivamente, 32.670.000 e 1.100.000 passageiros (DNPS).

<sup>31</sup> Não sendo objeto do nosso estudo, mesmo assim, notamos que este período incide sobre dois anos antes e após as alterações ao CdE que ditaram, entre outras alterações, a discriminação positiva que já aqui fizemos referência (Cf. *supra* 2.4)

número de acidentes registados, correspondendo igualmente a um aumento do número de vítimas. Em 2015 esse número diminuiu residualmente em relação a 2014. O elemento mais preocupante destes números é o aumento significativo do número de acidentes com vítimas (de 2012 a 2014/5), já que os acidentes que envolveram apenas danos materiais se tem mantido estável (embora esse crescimento seja pelo aumento do número de feridos graves e leves e não pelo aumento de vítimas mortais).

Tabela 1 – Tipologia de acidentes envolvendo ciclistas no quadriénio 2012 - 2015

Fonte: elaboração própria com base em dados da PSP

Tipo de acidente / Ano	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%	Total N	Total %
Acidente com vítimas	634	77,5%	758	81,8%	873	82,6%	851	82,3%	3116	81,2%
Acidente só danos materiais	184	22,5%	169	18,2%	184	17,4%	183	17,7%	720	18,8%
Totais	818		927		1057		1034		3836	

No que se refere à gravidade dos acidentes, verificamos que neste período se registaram 10 mortos<sup>32</sup>, 170 feridos graves<sup>33</sup> e 3.129 feridos leves<sup>34</sup> (Tabela 2), tendo sido o ano de 2013 aquele em se registou maior número de vítimas mortais (5). Como elementos mais relevantes apontamos a tendência de aumento do número de feridos graves neste período (com exceção de 2013) e um pico de feridos leves em 2014 (876) com estabilização desse número em 2015 (acompanhando a tendência do número de acidentes registados).

Tabela 2 – Vítimas em acidentes envolvendo ciclistas no quadriénio 2012 - 2015

Fonte: elaboração própria com base em dados da PSP

Vítimas / Ano	2012	2013	2014	2015	Total N	Total %
Mortos	1	5	3	1	10	0,3%
Feridos Graves	40	34	46	50	170	5,1%
Feridos Leves	634	755	876	864	3129	94,6%
Totais	675	794	925	915	3309	

Estes são os números que dizem respeito apenas à área sob responsabilidade da PSP. Num cruzamento simples de dados entre estes

<sup>32</sup> No caso dos mortos, o seu número é apurado entre as vítimas cujo óbito ocorre no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde e ainda quando o óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente (ANSR, 2015)

<sup>33</sup> Ferido grave - Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente (*Ibidem*).

<sup>34</sup> Ferido leve - Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente (*Ibidem*).

números e os que estão presentes sobre este assunto no último relatório do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária (EC, 2015b, p. 3), referentes a 2012 e 2013 (respetivamente, 32 e 29 mortos), percebemos que os acidentes com consequências mais graves (pelo menos nesses anos) não aconteceram na área sob responsabilidade da PSP.

### **3.4 A resposta da PSP à sinistralidade**

A PSP desenvolve um conjunto de iniciativas (aqui daremos destaque às de cariz operacional) procurando garantir a segurança rodoviária. Ficámos na dúvida sobre designá-las como modelo de resposta<sup>35</sup>.

Na sua enumeração passaremos pelo serviço de maior visibilidade (trânsito) e também por aquele que não tendo tanta notabilidade, desenvolve um trabalho fundamental na educação (e não na mera formação) dos novos condutores (MIPP – Escola Segura). Aquele é o braço mais enérgico da PSP (incorpora *stricto sensu* o *iuris imperium* do Estado) e é responsável pelo ordenamento, fiscalização e disciplina do trânsito; cabendo-lhe igualmente participar e investigar os acidentes de trânsito e colaborar em iniciativas visando a prevenção rodoviária (internas ou de apoio institucional). Este é uma resposta no âmbito da estratégia de proximidade que a PSP prossegue, neste caso através da valência do programa Escola Segura, com um portfólio de iniciativas formativas que desenvolve tendo como foco a comunidade educativa (alunos, professores, funcionários e encarregados de educação), abrangendo igualmente outros públicos.

#### **3.4.1 Estrutura de trânsito**

##### **3.4.1.1 Organização e áreas de atuação**

Como vimos<sup>36</sup> a PSP está organizada de modo a garantir uma resposta operacional de proximidade (com as pessoas e com os seus problemas), sem prejuízo da sua (e)laboração estratégica (DNPSP). Daí que não subestimando

---

<sup>35</sup> A dúvida parece-nos legítima na medida em que um modelo supõe (pelo menos) a integração e fundamento das iniciativas como um todo (visão holística). Como veremos, há um conjunto de iniciativas importantes neste domínio, tomando-nos a crença que não basta elencá-las e desenvolvê-las *per se*, mas antes dar-lhe um sentido como parte de um todo que é conhecido e pretendido.

<sup>36</sup> Cf. *supra* 3.2.

esta, daremos atenção à primeira. De entre a estrutura mais próxima dos cidadãos merecem referência as Divisões e as Esquadras policiais. As primeiras abrigam as segundas, sendo que na especificidade do trânsito só os Comandos Metropolitanos de Lisboa e Porto compreendem a existência de Divisões com competência específica em matéria de trânsito<sup>37</sup>. As esquadras (de competência específica ou contendo esta valência) são, assim, a regra dessa realidade operacional. Estas poderão estar organizadas em brigadas, prevendo um conjunto de equipas (em estruturas mais complexas, com maior disponibilidade de recursos humanos) ou prever apenas equipas (em realidades menos complexas)<sup>38</sup>. Independentemente dessa geometria variável, no essencial, a PSP tem no seu *front office* um conjunto de recursos humanos e materiais que, 365 dias por ano, 24 horas por dia, procura cuidar da segurança rodoviária dos cidadãos<sup>39</sup>.

Inspirados no percurso que a matriz de Haddon sugere (RCM n.º 54/2009, 2009), podemos dizer que do ponto de vista da segurança rodoviária, a atividade da PSP também se desenvolve antes, durante e depois dos eventos que envolvem acidentes: antes, na sua ação de fiscalização; durante, no registo (participação) do acidente e na prestação de apoio às vítimas; e depois, procedendo à investigação do acidente, sempre que dele resulte inquérito crime. Transversalmente a qualquer uma destas e em apoio, surge a atividade de regularização de trânsito.

A PSP ocorre a todos os acidentes de viação que envolvam vítimas ou em que tenha sido solicitada a presença. Essa reposta traduz a atividade de registo de acidentes (supõe a fiscalização, regularização e respetiva participação) e é assegurada por equipas de sinistralidade rodoviária (ou elementos policiais) que se dedicam de forma exclusiva (dando sequência ao princípio da especialização<sup>40</sup>). A investigação de acidentes de viação é uma realidade relativamente recente na PSP (2007), cujo resultado é um precioso auxílio para o sucesso da ação penal dirigida pelo Ministério Público (nos crimes rodoviários),

<sup>37</sup> Compreende-se e justifica-se na medida em que estão implantadas em áreas de maior densidade e complexidade de tráfego rodoviário.

<sup>38</sup> DESPACHO N.º 20/GDN/2009. Documento classificado.

<sup>39</sup> O efetivo adstrito à estrutura de trânsito compreendia, em Maio de 2016, cerca de 2000 elementos policiais (DRH/DNPSP).

<sup>40</sup> Quando surgem dificuldades de afetação ao abrigo desse princípio da especialização, este registo é assegurado pela resposta geral que a PSP tem para as ocorrências policiais.

constituindo igualmente um poderoso acervo de informação, com potencial para a análise dos fenómenos ligados à sinistralidade rodoviária e constituição de doutrina policial nesta área do conhecimento<sup>41</sup>. Este trabalho é desenvolvido por equipas de sinistralidade rodoviária ou elementos policiais com formação específica na área da accidentologia. A atividade de fiscalização ocupar-nos-á, de seguida, com maior detalhe.

#### 3.4.1.2 A fiscalização do trânsito

A atividade de fiscalização é, por definição, uma atividade repressiva e constitui o lado mais enérgico da atividade de trânsito na PSP. É assim que a defendemos, concretizando-a como toda a ação de deteção e sancionamento de ilícitos estradais (infrações). Pretende-se com estas ações criar nos condutores fenómenos de auto consciência (cultura de cumprimento) que a mera atividade de prevenção não cria ou consolida<sup>42</sup> (Reto & Sá, 2003).

As ações de fiscalização são apontadas como parte fundamental na segurança rodoviária, na prevenção de acidentes e na redução das suas consequências (mortos e feridos), devendo ser acompanhadas de ações educativas e informativas (CTC, 2015; EC, 2004, 2010, 2015c; ETSC, 2016; Reto & Sá, 2003; Seabra et al., 2012; Silverans & Goldenbeld, 2015). É a tentativa de condicionar o comportamento (fator) humano, aquele que se apresenta como mais relevante no sistema rodoviário por ter capacidade de monitorizar e controlar os restantes (via e veículo)<sup>43</sup> (Meirinhos, 2011).

Estes princípios de atuação e seus efeitos aplicam-se de forma reforçada aos ciclistas: a fiscalização da velocidade (estática ou aleatória) é indicada como medida capital para reduzir as velocidades praticadas, diminuir a perceção (sentimento) de insegurança e o medo na partilha do ambiente rodoviário (GFMT, 2012; Horton, 2010, 2013). Além da fiscalização da velocidade é sublinhada a

---

<sup>41</sup> Constitui inteligência policial na medida em que é suscetível de identificar ameaças e riscos à ordem e segurança públicas (Fernandes, 2014).

<sup>42</sup> Pode parecer um conceito simples, mas a experiência ensinou-nos que nem sempre é assim interpretado, confundindo-se, as mais das vezes, fiscalização como um misto de repressão e pedagogia / bom senso. Isso aplica-se tanto aos públicos internos como externos e, por isso, reconhece-se a dificuldade em projetar e operacionalizar o conceito.

<sup>43</sup> Nas nossas aulas de accidentologia (curso de formação de formadores e trânsito, Escola Prática de Polícia, Torres Novas, 2006) ensinaram a interação de três fatores no sistema rodoviário (a tríade do acidente): o homem (o mais preponderante), o veículo e a via. Entretanto, integrámos um quarto fator: o ambiente (Leal, 2008).

necessidade de reforçar também a fiscalização do estacionamento ilegal em pistas ou zonas da via dedicada aos ciclistas. Trata-se de garantir conforto, fluidez e continuidade aos percursos cicláveis (ETSC, 2015c; GFMT, 2012; Seabra et al., 2012). Finalmente, como o ambiente rodoviário deve ser visto de forma holística, como um espaço de partilha, a discriminação positiva que se nota relativamente aos ciclistas, não os deve ilibar do cumprimento das regras desse espaço comum, devendo estar igualmente sujeitos à fiscalização de condutas que comprometam a segurança rodoviária (dos próprios e dos demais) (Pucher & Dijkstra, 2003). Os dados relativos à fiscalização do estacionamento ilegal, por não se conseguirem depurar, não são objeto de tratamento diferenciado. Olhemos os restantes.

Por entendermos que um período de 10 anos ajuda a consolidar a tendência da fiscalização da velocidade, marcamos como período de análise os anos de 2006-2015. Nesse período a PSP desenvolveu um conjunto de iniciativas operacionais tendo em vista o controlo da velocidade operando, quer com meios de controlo estáticos, quer com meios móveis. Damos conta desses resultados na Tabela 3.

Tabela 3 – Veículos controlados e veículos em infração em operações de radar, 2006 - 2015

Fonte: elaboração própria, com base em dados da PSP

Ano	Veículos	Infrações
2006	568 446	40 926
2007	1 504 058	46 756
2008	1 737 495	40 693
2009	1 553 201	43 299
2010	1 410 482	46 226
2011	1 774 668	51 020
2012	1 922 204	73 633
2013	2 267 051	65 132
2014	2 895 770	93 044
2015	2 910 105	107 204

Ali é possível verificar que houve uma tendência de aumento no número de veículos controlados (com exceção de 2009 e 2010) e no número de veículos detetados em excesso de velocidade (2007 e 2012 quebram essa sequência). O que nos parece mais evidente é o esforço que foi prosseguido no incremento deste tipo de fiscalização, aumentando o controlo sobre o cumprimento dos



limites de velocidade (568.446 veículos em 2006 para 2.910.105 veículos em 2015). Relativamente ao número de infrações detetadas, sendo inegável o seu aumento (que acompanha o aumento de veículos controlados), este não permite tirar conclusões sobre tendências de cumprimento<sup>44 45</sup>.

Na auscultação realizada aos Comandos territoriais<sup>46</sup> notamos que a realização das ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar) tem por base, em regra, a sinalização de zonas de acumulação de acidentes (ZAAC)<sup>47</sup> ou locais onde se regista tendência de incumprimento dos limites legais.

Outro indicador que apresentamos diz respeito à fiscalização (geral), tendo como foco os ciclistas. A intenção é perceber se os resultados de fiscalização da PSP apresentam algum sobressalto em termos de resultados (na deteção de infrações), depois da entrada em vigor das alterações ao CdE, que a Lei n.º 72/2013, promoveu. Daí que o período de análise seja, justamente 2014 e 2015. A escolha de infrações incidiu sobre 20 condutas tipo (aquelas que consideramos que abrangem a maior probabilidade de ocorrência). Apresentamos os resultados dessa fiscalização no APÊNDICE D<sup>48</sup>. Os resultados parecem indicar pouca incidência de fiscalização (em rigor falta um dos elementos essenciais que é conhecer o universo de condutores/veículos fiscalizados<sup>49</sup>), dado o seu valor residual (96 e 104 infrações, respetivamente em 2014 e 2015). Em todo o caso

---

<sup>44</sup> Na definição da velocidade a controlar não estão estabelecidos, a nível estratégico, protocolos de atuação. Isso implica, por exemplo, que não esteja definido se a velocidade a controlar deve coincidir com o limite que a lei permite ou se lhe são aduzidas tolerâncias negativas, aqui entendidas como limites (legais) necessários para controlar as velocidades potencialmente mais gravosas (infrações graves e muito graves, de acordo com o art. 136º, do CdE). Isso poderá explicar alguma flutuação dos números que apresentamos.

<sup>45</sup> Não se crie (por estes ou outros números) a convicção que existe uma forte incidência de sancionamento do excesso de velocidade em Portugal (as vulgares multas). Consultando dados disponíveis desde 2006, podemos verificar que Portugal, num vasto conjunto de países europeus, ocupa das posições mais baixas no número de multas por 1.000 habitantes (ETSC, 2010, p. 50, 2015b, p. 7) e - até pelos números que aqui apresentamos em relação à PSP -, não estamos em crer que isso se deva a uma maior incidência de cumprimento.

<sup>46</sup> Cf. APÊNDICE A.

<sup>47</sup> “Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão no qual se registou pelo menos 5 acidentes com vítimas, cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20” (DNPS, 2014, p. 6).

<sup>48</sup> Embora se apresentem, por coerência da pesquisa, as 20 condutas tipo, para a nossa análise apenas consideraremos as primeiras 16. A grandeza dos números dessas infrações (quando comparada com as restantes) indiciava alguma contaminação e ela comprovou-se. Os números nessas infrações dizem respeito ao total de veículos e não apenas a velocípedes, não sendo possível a sua diferenciação. Foi mais um constrangimento que acusamos.

<sup>49</sup> Este é um indicador chave que clamamos há anos, absolutamente indispensável para qualquer análise sobre fenómenos de (in)cumprimento. Felizmente há áreas de fiscalização onde essa já é uma realidade contribuindo para percebermos a evolução dos fenómenos (álcool, velocidade, mercadorias perigosas).

damos conta da deteção de infrações relativamente ao consumo do álcool<sup>50</sup>; ao desrespeito pelas regras de circulação a par (uma novidade introduzida na última alteração ao CdE); à iluminação dos veículos e à utilização dos passeios. O valor mais alto para a infração da falta de documento legal de identificação explica-se por ser uma infração de resultado instrumental<sup>51</sup>.

### 3.4.2 O modelo integrado de policiamento de proximidade - MIPP

A atual designação é uma evolução natural da sua primeira denominação (programa integrado de policiamento de proximidade) que viu luz através de documento interno da PSP (DNPSP, 2006). Mais do que um modelo de atuação, trata-se de uma alteração no paradigma de atuação policial: o foco da atenção policial é ampliado da atuação reativa aos pequenos e médios incidentes criminais (os que maior inquietude trazem à população), para um foco mais amplo na prevenção da criminalidade, na procura de solução para problemas que afetam a comunidade e colaboração na resolução das causas da criminalidade e incividades (*Ibidem*).

Este modelo de atuação tem hoje forma num conjunto de respostas operacionais, versando públicos diversos<sup>52</sup>, mas tendo a segurança pública como pilar comum. Temos dito que este modelo integrado de respostas representa (ainda) mais que a tradicional segurança pública, atingindo um patamar que a distingue de forma singular: ele é a projeção dessa segurança na própria pessoa, individualizando-a no sentido da sua proteção. Estamos, pois, no domínio da personalização da segurança pública.

Os vários programas são desenvolvidos por elementos que estão repartidos entre Equipas de Proximidade e de Apoio à Vítima (EPAV) e Equipas do Programa Escola Segura (EPES), num total de cerca de 900 elementos policiais. Numa lógica de flexibilidade organizacional, de boa gestão de recursos humanos e de partilha de objetivos institucionais, sempre que não estejam

---

<sup>50</sup> Embora também aqui fosse necessário aprofundar a análise para percebermos a real dimensão do fenómeno. A nossa experiência alimenta-nos a dúvida e indica-nos que estes resultados poderão decorrer da deteção obrigatória que acontece quando a PSP ocorre a acidentes rodoviários com vítimas (no caso envolvendo ciclistas).

<sup>51</sup> Vem no decurso da deteção de outras infrações em que o seu responsável não é portador de documento legal de identificação.

<sup>52</sup> O MIPP compreende vários programas. Anunciamos alguns: Escola Segura, Comércio Seguro, Abastecimento Seguro, Farmácia Segura, Táxi Seguro, Idosos em Segurança, Apoio à Vítima, Significativo Azul ou o Programa Estou Aqui.

envolvidos em missões específicas dos seus programas, estes elementos são um precioso reforço das ciclo-patrolhas (a elas voltaremos adiante).

O programa mais consolidado, maturado e que mais notabilidade pública atinge é, sem dúvida, o Programa Escola Segura. Assim é porque, além de ser o mais antigo na PSP<sup>53</sup> (tendo tido dignidade formal através de Despacho<sup>54</sup>), atinge um universo vasto de população (comunidade educativa) e, acima de tudo, porque as razões que levaram à sua constituição, são largamente atingidos. A PSP contribui indubitavelmente para que o espaço escolar seja um verdadeiro embrião de cidadãos ativos, positivos e obreiros de um mundo a fazer, que são corolários de uma conceção de escola como espaço privilegiado de liberdade, convívio e segurança.

Hoje as EPES têm um capital de confiança junto dessas comunidades que lhes permite de forma rápida e eficaz dar resposta às várias solicitações que aí têm origem. Essas pontes erigidas simplificam os processos de interação e de partilha, fundamentais para fazer chegar, sem delongas e de forma privilegiada, a mensagem de segurança pública que a PSP corporiza, em particular aquela que valoriza a prevenção como ativo de futuro dessa segurança.

Entre o portfólio de ações formativas que as EPES desenvolvem<sup>55</sup>, devemos destacar as que se filiam nos propósitos da prevenção e educação rodoviária, atingindo todos os níveis de ensino (1º, 2º e 3º ciclos, secundário e ensino especial<sup>56</sup>).

A Tabela 4 resume e projeta o alcance da ação das EPES na comunidade educativa sob responsabilidade da PSP<sup>57</sup>. Ali se percebe que os números mostram aquilo que a prática comprova: a capacidade de interagir com os públicos (mais) jovens, os que detêm maior aptidão para a mensagem de prevenção, os mais recetivos aos estímulos gratificantes futuros (perceber o valor

---

<sup>53</sup> As origens da Escola Segura remontam a Agosto de 1992, quando por despacho dos Ministros Dias Loureiro e Couto dos Santos, foi assinado um protocolo para a atuação das forças de segurança (PSP e GNR) junto das comunidades educativas. Só 13 anos após a assinatura do protocolo é que foi aprovado o seu primeiro regulamento, com a publicação do Despacho Conjunto 105-A/2005, de 19 de janeiro.

<sup>54</sup> Despacho 25650/2006, de 19 de Dezembro (que revogou o Despacho Conjunto 105-A/2005, de 19 de Janeiro).

<sup>55</sup> Cf. APÊNDICE E.

<sup>56</sup> Entre outras, «Histórias do Falco» dirigidas a alunos do 1º ciclo e «Futuros condutores», dirigidas a alunos do ensino secundário.

<sup>57</sup> O número e tipo de ações são sempre coordenadas com os estabelecimentos de ensino, mediante solicitação daqueles. Isso poderá explicar as variações que se verificam. Nem sempre os estabelecimentos de ensino apresentam as mesmas solicitações ou necessidades.

positivo do respeito pelas regras); ou os que comportam maior risco face a alguns comportamentos (p. ex. os consumos aditivos). A concretização, nos últimos quatro anos letivos, de cerca de 7.500 ações no âmbito da segurança rodoviária, atingindo, no conjunto do seu portfólio de ações, uma média superior a 1.000.000 alunos, parecem ser um tónico de confiança, não só no labor, mas sobretudo, nos efeitos que dele se esperam, tendo presente a objetivo de tornar o ambiente rodoviário mais seguro.

Tabela 4 - Número de ações focadas na segurança rodoviária ministradas pelas EPES & universo de alunos presentes em todas as ações das EPES (2011/2 - 2014/5)

Fonte: elaboração própria com base em dados da PSP

Ano letivo	Ações Seg. Rod.	Nº Alunos ações EPES
2011/2012	2 001	1 028 963
2012/2013	1 791	843 253
2013/2014	2 182	1 111 525
2014/2015	1 509	1 131 902

Esta atividade formativa que as EPES levam até à comunidade educativa, incentivando os seus membros a adotarem regras e comportamentos de segurança, são investimentos futuros, na crença que poderão prevenir alguns comportamentos de risco. Estas práticas vêm, tal com já foi dito<sup>58</sup>, na linha daquilo que tem sido apontado como essencial para melhorar a segurança rodoviária e a convivência no ambiente rodoviário, sendo parte de um todo (estratégia para garantir um ambiente rodoviário seguro).

### 3.5 Síntese do capítulo

Neste capítulo propúnhamos o encontro com alguns números que marcam a realidade da sinistralidade rodoviária, na área da PSP, envolvendo ciclistas. Impunha-se algum detalhe e, nele, demos conta que no último quadriénio (2012 – 2015) verificaram-se 3.836 acidentes envolvendo ciclistas, sendo que a sua grande maioria (81.2%) diz respeito a acidentes com vítimas. No seu elevado número (3.309) contabilizam-se 10 mortos, 170 ferido graves e 3.129 feridos leves. Face ao problema da sinistralidade percebemos as respostas que a PSP corporiza e, entre estas, destacando duas: a mais enérgica (a fiscalização no âmbito trânsito) e a aquela que aposta na educação e formação dos vários atores

<sup>58</sup> Vide supra 3.4.1.2.

do ambiente rodoviário (MIPP – Escola Segura). Avançando por cada uma dessas respostas, vimos a evolução ao longo dos últimos 10 anos (2016 – 2015) do controlo de velocidade que a PSP prossegue e, com um olhar sobre as infrações que mais envolvem os ciclistas, a reduzida deteção que se verificou nos últimos dois anos (coincidindo com as alterações ao CdE que diferenciou positivamente os ciclistas). Envolvemo-nos igualmente no trabalho que o MIPP – Escola Segura prossegue. Aí notámos a influência positiva que a PSP tem junto da comunidade educativa, fruto de anos de relação e cooperação, indispensável para robustecer a mensagem de segurança e do seu ativo principal: a prevenção. Os números que o MIPP – Escola Segura consolida (nos últimos quatro anos letivos, cerca de 7.500 ações no âmbito da segurança rodoviária, atingindo, no conjunto do seu portfólio de ações, uma média superior a 1.000.000 alunos), parecem mostrar o potencial que esta resposta da PSP tem, fundamental, como é reconhecido, para construir uma cultura de segurança e um ambiente rodoviário seguro. Estes dois vértices de atuação fazem parte do modelo triangular que é a nossa proposta e que projetamos no próximo capítulo.

## **CAPÍTULO 4: Proposta de modelo operacional de atuação**

### **4.1 Resumo do capítulo**

Trazemos avanço da etapa que acabámos de concluir. Referimo-nos aos dois vértices que se consideram essenciais para a consolidação de uma cultura de segurança e um ambiente rodoviário seguro: a fiscalização e a educação no âmbito da segurança rodoviária. No presente capítulo arriscamos um percurso próprio. Partindo desse trajeto já percorrido, atrevemo-nos por uma nova linha de atuação: a ação das ciclo-patrolhas. Nova, na projeção e direção da sua atuação, uma vez que essa resposta já existe na PSP, como veremos. Com esta linha de atuação daremos forma ao terceiro vértice do nosso modelo triangular, tendo em vista otimizar os recursos e potenciar, assim o cremos, uma reposta mais eficiente e eficaz à sinistralidade rodoviária que envolve os ciclistas.

### **4.2 Patrulhamento velocipédico na PSP – as ciclo patrulhas**

#### **4.2.1 Origem e missão**

O patrulhamento velocipédico, através de ciclo patrulhas, tem origem na PSP em 2002 (DNPSP). Foram criadas como modelo de resposta policial direcionada para as zonas balneares, incidindo preferencialmente sobre o período de veraneio. Atualmente, a sua zona de ação é mais ampla, enquadradas pelo conceito de zonas de concentração de pessoas (ZCP)<sup>59</sup>. Não obstante, são utilizados igualmente em missões genéricas de apoio operacional às demais respostas policiais (ocorrências, programas do MIPP, trânsito)<sup>60</sup>.

#### **4.2.2 Constituição e modo de funcionamento**

As ciclo patrulhas são constituídas a dois elementos policiais, montados em bicicleta individual. Aos elementos policiais é-lhes ministrada formação

---

<sup>59</sup> “Zonas delimitadas com elevados fluxos e concentrações populacionais, tais como zonas históricas, turísticas e comerciais, interfaces e terminais de transporte públicos, bem como locais onde ocorram grandes eventos de cariz político, cultural, religioso, desportivo ou outro” (DNPSP, 2014, p. 16)

<sup>60</sup> Cf. APÊNDICE B.

específica<sup>61</sup>. Têm equipamento próprio, apenas adequado à época de veraneio (condições atmosféricas favoráveis). Como já dissemos, a sua ativação ocorre, em regra, no período de veraneio, aproveitando também a maior disponibilidade de recursos humanos que alguns programas do MIPP libertam (por exemplo elementos das EPES, no período de férias escolares). O seu funcionamento permanente só ocorre em dois Comandos da PSP<sup>62</sup>, não obstante, pelo menos desde 2010, as sucessivas Diretivas Operacionais que determinam o planeamento operacional anual, preverem a sua utilização durante todo o ano, logo que as condições climatéricas o permitam (DNPSP, 2010).

#### **4.2.3 Vantagens das ciclo patrulhas**

Ao patrulhamento velocipédico são apontados um conjunto de vantagens. Além daquelas que decorrem da utilização da bicicleta, comuns a todos os utilizadores (benefícios na saúde, não emissão de gases, não emissão ruído, menor ocupação de espaço), quando aplicado ao universo policial, as vantagens adensam-se: potencia a facilidade de contacto com o cidadão, promovendo a proximidade policial; facilita o policiamento em espaços onde o automóvel não acede ou não está facilitado (praças, zonas de circulação de peões); ajuda o domínio territorial (sentir e calcorrear os espaços); facilita a dissimulação (silêncio estratégico) perante os malfeitores; diminui custos de operação (em comparação com veículos motorizados); promove imagem positiva da PSP (modernidade, operacionalidade e robustez), indo de encontro a públicos sensíveis a questões ambientais e de mobilidade urbana; e finalmente; pode constituir um estímulo gratificante futuro para potenciais utilizadores, em especial crianças e jovens<sup>63</sup> (Bennett & Becker, 2009)

---

<sup>61</sup> Curso de formação de ciclo patrulhas, com carga horária de 70 horas.

<sup>62</sup> De acordo com a auscultação efetuada aos 20 Comandos territoriais da PSP, (APÊNDICE C) apenas o Comando Regional da Madeira e o Comando Distrital de Portalegre têm as ciclo patrulhas em funcionamento durante todo o ano; quatro não as ativam em qualquer momento (Comandos Distritais de Castelo Branco, Guarda, Santarém e Viseu). Os restantes Comandos (14) ativam-nas na época de veraneio (em condições atmosféricas favoráveis). Na resposta ao motivo desse não acionamento durante todo o ano, um dos maiores valores (n=10) aparece na resposta “Não se mostra adequado/justifica o seu funcionamento durante todo o ano”, o que parece revelar a não interiorização das vantagens deste tipo de resposta operacional.

<sup>63</sup> Projetando a ideia “Cycling is fun” (CTC, 2015; GFMT, 2012).

### 4.3 Proposta de modelo operacional orientado para a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas

Revisitada a resposta velocipedica que a PSP vem implementando, estamos agora em condições de abordar os três vértices do modelo operacional que propomos. O nosso intuito é, tal como escrevemos no início deste trabalho (Capítulo I), explorar o contributo que a PSP pode dar para reduzir a sinistralidade rodoviária que envolve os ciclistas. Não sem antes reforçar a ideia de que o sucesso de qualquer ação que se possa tomar (ou explorar), intra-institucional ou inter-institucional, supõe a existência de um fio condutor que ligue todas as partes em torno de um objetivo comum (no nosso caso, a redução da sinistralidade rodoviária envolvendo os ciclistas).

Dando forma a essa ideia de modelo, podemos desenhá-lo sob a forma triangular - Figura 6.

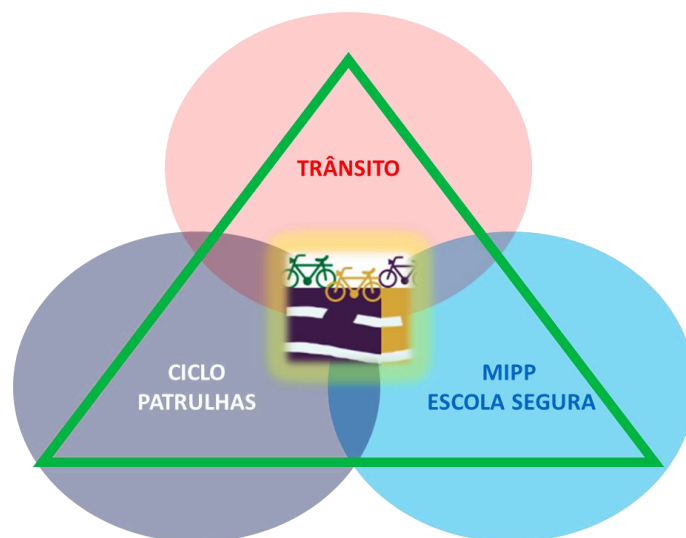


Figura 6 – Proposta de modelo operacional da PSP em matéria de sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas – Triângulo Operacional

Fonte: elaboração própria

Os vértices representam os três serviços (respostas operacionais) que a PSP tem implementados, a saber: as ciclo patrulhas, o trânsito e o MIPP – Escola Segura. Estas três respostas hão-de trabalhar duas das áreas de intervenção que são apontadas como essenciais para a redução da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas: a fiscalização e a educação rodoviária. Em qualquer dos



casos, interagindo uns com os outros<sup>64</sup>, sem prejuízo das suas atribuições específicas. A interação operacional implica coordenação ao nível de Esquadra (se todas as valências aí residirem) ou ao nível de Divisão (se as valências não se conterem apenas numa Esquadra).

#### 4.3.1 Ciclo patrulhas

As ciclo patrulhas, como vimos, reúnem um conjunto de vantagens em termos operacionais. Depurando-as na questão da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas, a sua utilidade pode ser comprovada na fiscalização de trânsito; e na consolidação dos territórios/itinerários onde circulam (dando sequência à educação rodoviária).

Na fiscalização genérica<sup>65</sup> estas equipas têm capacidade instalada para disciplinar esses territórios/itinerários através de fiscalização sobre os estacionamento ilegais que se verifiquem em vias banalizadas, pistas ou faixas segregadas destinados aos ciclistas (garante-se a continuidade, a fluidez e liberdade de trânsito); incidindo nos utilizadores da via que oferecem maior risco para os ciclistas (veículos motorizados<sup>66</sup>); e implicando os próprios ciclistas. As ações neste âmbito podem ser desenvolvidas em colaboração com o serviço de trânsito<sup>67</sup>.

A consolidação dos territórios/itinerários permite explorar o que designamos de cumplicidade positiva, esta assentando no princípio da personalização da segurança, que já aqui aflorámos. A circunstância de partilharem igual modo de transporte, estarem sujeitos aos mesmos (potenciais)

---

<sup>64</sup> A necessidade de coordenação é sempre pressuposto para o sucesso da missão, não apenas na comunicação dos objetivos, mas igualmente como forma de avaliação de resultados e responsabilidades (evitando, por exemplo, redundâncias não desejadas ou ineficiências na resposta).

<sup>65</sup> Cremos que a fiscalização deve ser pensada sob duas formas: a fiscalização genérica (que não carece de especiais conhecimentos técnicos para além dos comuns na formação dos polícias que operam a matéria de trânsito); e a fiscalização técnica que carece de conhecimentos específicos para ser bem sucedida (controlo de velocidade, pesos, matérias perigosas, tempos de trabalho,...).

<sup>66</sup> Verificando, por exemplo, o cumprimento da distância de segurança nas ultrapassagens aos ciclistas (1,5 m).

<sup>67</sup> No Comando Distrital de Aveiro (através da sua Divisão de Aveiro) foram definidas vias de intervenção prioritárias (VIP's) e zonas de intervenção prioritária (ZIP's), tendo em vista a fiscalização do estacionamento ilegal (aquele que oferece condições favoráveis à perturbação grave, objetiva ou potencial, temporária ou a todo o tempo, do trânsito de veículos ou do trânsito de peões, considerando critérios como a importância social e/ou económica da via ou conjunto de vias a intervir; ou o fluxo rodoviário que nela se observa. É altura de atualizar o conceito para integrar o trânsito de ciclistas.

perigos (veículos motorizados) e obstáculos (condições de circulação); cria imediatamente uma linguagem e interpretação comum, entre o polícia e o ciclista. Esta proximidade deve ser, quanto a nós, bem explorada para combater os medos (sentimento de insegurança) que são apontados como elemento inibidor à utilização da bicicleta, como vimos. O mapeamento de percursos seguros para a escola (com «certificação de segurança da PSP»), potenciando juntos dos mais novos (crianças e jovens) e dos encarregados de educação, a utilização segura da bicicleta (estímulos gratificantes futuros), pode ser um excelente exemplo<sup>68</sup>. As ações neste âmbito podem ser desenvolvidas em colaboração com o MIPP – EPES.

#### 4.3.2 Estrutura de trânsito

Escrevemos que o serviço de trânsito atua antes (fiscalização), durante (registro) e depois (investigação) dos eventos que envolvem acidentes<sup>69</sup>. No que diz respeito à sua atividade de fiscalização, sem prejuízo de direcionar algum do seu esforço de trabalho para o estacionamento ilegal (nos termos em que o marcamos para as ciclo patrulhas, atuando em coordenação de esforços com estas), o seu foco deve estar na ação de controlo de velocidade<sup>70</sup>.

As ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar) têm por base, em regra, a sinalização de zonas de acumulação de acidentes (ZAAC) ou locais onde se regista tendência de incumprimento dos limites legais<sup>71</sup>. Na falta de mais e melhor critério, parece-nos que as preocupações da sua afetação estão ancoradas, sobretudo, na sinistralidade rodoviária em geral (que naturalmente inclui a que afeta os ciclistas, mas não os distingue ou discrimina positivamente). Este vértice deve ter em conta as especificidades da sinistralidade que afeta os ciclistas, os seus movimentos (itinerários) e as suas vulnerabilidades (maior

---

<sup>68</sup> Sem prejuízo de se focarem nestas ações, as ciclo patrulhas cumprem a sua missão de prevenção criminal genérica, reforçando a prevenção de furto de bicicletas.

<sup>69</sup> Cf. *supra* 3.4.1.1.

<sup>70</sup> Os seus elementos são os únicos capacitados com conhecimentos técnicos para esse efeito.

<sup>71</sup> A propósito do controlo de velocidade e da reflexão sobre as mudanças que se exigem (na ação das entidades fiscalizadoras – PSP e GNR –, e no comportamento dos cidadãos), *vide* trabalho jornalístico disponível em: [http://www.rtp.pt/noticias/pais/caca-a-multa-radares-escondidos-e-colocados-em-zonas-propicias-a-mais-velocidade\\_v915104](http://www.rtp.pt/noticias/pais/caca-a-multa-radares-escondidos-e-colocados-em-zonas-propicias-a-mais-velocidade_v915104); consulta em 02/05/2016.

fragilidade face ao veículo motorizado), como critérios para a realização deste tipo de ações, dando disso pública nota<sup>72</sup>.

Relativamente ao acervo de informação que resulta, quer da participação de acidentes, quer da investigação de acidentes, deve constituir uma referência na doutrina da prevenção da sinistralidade rodoviária, a partilhar entre todos os elementos que cuidam da área do trânsito.

#### **4.3.3 MIPP – Escola Segura**

O trabalho que é desenvolvido pelo MIPP – Escola Segura está bem consolidado junto da comunidade educativa, como anunciámos. As ações levadas a cabo no âmbito da prevenção e educação rodoviárias não parecem todas alinhadas quanto aos seus conteúdos. Não obstante o notável esforço que é prosseguido por estas equipas localmente, há necessidade de endireitar estes conteúdos<sup>73</sup>, neles se incluindo a temática da segurança rodoviária focada, também, nos utilizadores da bicicleta. O único exemplo que conhecemos desse alinhamento nacional é relativamente recente e nele se inclui a temática da utilização da bicicleta<sup>74</sup>.

O contributo das EPES pode igualmente ser orientado para a consolidação dos territórios/itinerários na área de abrangência das escolas (atuando em conjugação de esforços com as ciclo patrulhas), com o intuito de lhes atribuir certificação de segurança para utilização da bicicleta<sup>75</sup>. Seria, certamente, uma excelente oportunidade para sensibilizar a comunidade educativa (em especial os encarregados de educação) para as questões do cumprimento das velocidades em todas as vias/zonas onde se circule de bicicleta (ou a pé); reforçando as vantagens desta utilização ao nível da própria autonomia das crianças e jovens

---

<sup>72</sup> A PSP, seguindo uma excelente prática (assim o entendemos), desde 2012 que publicita os locais, dias e horas em que estão planeadas ações de controlo de velocidade, assumindo publicamente que o importante é prevenir a sinistralidade rodoviária.

<sup>73</sup> Sem prejuízo das orientações da DNPSP sobre os conteúdos, existe um referencial do Ministério da Educação que pode constituir um bom instrumento de trabalho para esse fim (Carvalho & Nunes, 2012), estando para publicação outro referencial orientado para o ensino secundário e formação de adultos.

<sup>74</sup> Na coleção designada por “EU FAÇO COMO DIZ O FALCO”, a PSP vai às escolas contar histórias que retratam situações quotidianas das crianças, sendo que o objetivo consiste no reforço de comportamentos de autoproteção e conselhos de seguranças em situações mais sensíveis. Uma dessas histórias, “As três primeiras pedaladas”, aborda as precauções na utilização de velocípedes na via pública.

<sup>75</sup> Por exemplo, apoiando e organizando percursos seguros para a escola. Esta marca de credibilidade associada à certificação, cremos que é determinante para a mudança de comportamentos na comunidade escolar (em especial nas crianças e jovens).

(nas suas deslocações quotidianas: casa / escola / lugar de lazer / explicação / música ou clube desportivo).

#### **4.4 Síntese do capítulo**

No início deste capítulo contávamos a vontade de percorrer um caminho próprio, mas que só faz sentido se nos conduzir - como julgamos que o faz -, ao fim que nos propomos com este trabalho: dar alguns contributos para a resolução do problema que envolve a utilização da bicicleta e a sinistralidade rodoviária. Esse caminho, desafiante, resultou no modelo operacional que aqui desenhámos – o triângulo operacional. Os seus três vértices: ciclo patrulhas, trânsito e MIPP – Escola Segura; correspondem a três serviços (repostas) operacionais da PSP.

Quando propositadamente nos demorámos no serviço das ciclo patrulhas, quisemos reforçar o potencial extraordinário que estas equipas podem ter nesta temática (mas que não se esgota aí), mormente na sua capacidade de, interpretando uma linguagem comum com os ciclistas, projetar todas as vantagens da utilização da bicicleta e de trabalhar a variável medo (que constitui um óbice identificado nessa utilização). Os restantes vértices (trânsito e MIPP – Escola Segura), com pequenos ajustes que identificámos, poderão alinhar-se com a necessidade de ter os ciclistas (também) no centro da (sua) atenção.

Procurámos, igualmente, tornar evidente que, sem embargo do excelente trabalho parcial que se vai concretizando aqui e ali, esta segmentação parece não potenciar todas as capacidades operacionais instaladas. E mesmo no labor que se assiste nestas respostas, como sublinhámos, se não houver um fio condutor que as anime, que as contrarie ou as convirja, a sua ação tenderá a não surtir os efeitos desejáveis e a ser diminuidora do que se pretende atingir: um ambiente rodoviário seguro.

## CONCLUSÕES

Estamos em fase de balanço quase no fim desta nossa viagem. A jornada que nos trouxe até aqui há de servir o propósito de verificar a validade dos percursos percorridos. Por agora iremos verificar as hipóteses lançadas, os objetivos que marcámos em ordem a responder à questão de investigação. Algumas reflexões finais encerrarão a nossa viagem.

Ancorámos no início deste trabalho três hipóteses práticas (HP) e uma hipótese teórica (HT) que agora recuperamos:

### **HP 1 - O atual modelo de atuação das ciclo patrulhas privilegia missões de prevenção geral, não focadas na sinistralidade que envolve os ciclistas**

A descrição do trabalho operado pelas ciclo patrulhas na PSP permitiu perceber a sua missão e forma de funcionamento. A sua atividade é maioritariamente sazonal, não estando ativas durante todo o ano, na maior parte dos Comandos territoriais (que nisso não parecem ver uma vantagem). Além da missão de prevenção geral, prestam apoio operacional às demais respostas policiais (ocorrências, programas do MIPP, trânsito). Parece evidente a ausência da sua ação focada na temática dos ciclistas, concretamente, na sinistralidade que os envolve (não aproveitando as vantagens que identificámos), o que valida a nossa hipótese.

### **HP 2 - As ações de fiscalização do controlo de velocidade têm presentes os eventos de sinistralidade envolvendo ciclistas**

Relativamente ao trabalho que a PSP prossegue nas ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar), vimos que estas ações se sustentam, em regra, na identificação de zonas de acumulação de acidentes (ZAAC), ou locais onde se regista tendência de incumprimento dos limites legais.

Parece assim que as preocupações que sustentam a sua afetação estão focadas, sobretudo, na sinistralidade rodoviária em geral (que incluirá a que afeta os ciclistas), não incorporando as especificidades da sinistralidade que afeta os ciclistas, como seja os seus movimentos (itinerários) ou as suas vulnerabilidades

(maior fragilidade face ao veículo motorizado), como critérios para a realização deste tipo de ações; invalidando esta hipótese.

**HP 3 - As ações de formação promovidas pelo programa Escola Segura no âmbito da prevenção e educação rodoviárias, estão focadas na educação dos alunos para a utilização segura da bicicleta**

A atividade formativa que as EPES levam até à comunidade educativa inclui ações no âmbito da prevenção e educação rodoviárias. O que verificámos é que o esforço e (bons) resultados obtidos não devem desencorajar a uniformização de conteúdos (que não prejudica a mensagem de segurança, mas também pode não a potenciar), devendo neles incluir-se a temática da utilização segura da bicicleta. Mesmo lembrando o único exemplo que conhecemos desse alinhamento estruturado (“As três primeiras pedaladas”, no âmbito das histórias do Falco); não é suficiente para validar esta hipótese.

**HT - A PSP tem uma estratégia operacional visando a diminuição da sinistralidade que envolve ciclistas**

O exercício de validação das hipóteses práticas favorece agora o trabalho de verificação da hipótese teórica. Na avaliação das variáveis que estudámos para suportar essa análise (ciclo patrulhas, trânsito e MIPP – EPES), percebemos que, mau grado todo o (bom) trabalho que identificámos, não existe uma estratégia operacional que foque especificamente a sinistralidade que envolve os ciclistas. Concluimos assim pela não validação da nossa hipótese teórica.

Relativamente aos objetivos do nosso trabalho, recordamos, alicerçaram-se numa vontade de dar luz a contributos que a PSP pudesse desenvolver, tendo a redução da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas, como propósito. A partir daí fixámos o nosso objetivo geral – averiguar se a PSP tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas.

Para isso, colhendo informação disponível e socorrendo-nos da experiência profissional que fomos acumulando, enquadrámos o problema da sinistralidade rodoviária em geral, percebendo a preocupação que o tema oferece a nível internacional e nacional, focando-o na questão dos ciclistas. Fizemo-lo, situando-o num quadro de novas tendências de utilização dos territórios urbanos, também,

como instrumentos de integração e equidade sociais, onde os modos de mobilidade suave têm papel importante.

Passámos pelos números que marcam esta realidade na área da PSP, no período de 2012-2015, suficiente para perceber que lhe devemos atenção. Nessa perspetiva fomos elencando as respostas que a PSP oferece como tentativa de solucionar os vários problemas que a sinistralidade rodoviária aporta. E foi nessa perspetiva que ensaiámos um modelo de resposta operacional em matéria de sinistralidade envolvendo ciclistas – o Triângulo Operacional. Neste longo percurso, julgamos ter cumprido os objetivos fixados.

Já a questão de investigação que encorajou este trabalho - **A PSP tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas?** - levanta-nos dúvidas adicionais.

A maior é saber se a inexistência de uma estratégia (o tal método de pensamento que se faz partindo da análise do problema, hierarquiza as ameaças e escolhe os métodos mais eficazes contra tais ameaças (Fernandes, 2014)), *per se*, dita de imediato a resposta: não há uma estratégia. Outra dúvida é saber se essa estratégia existe, mas não está suficientemente habilitada a responder às várias dimensões do problema, naquilo que cabe na sua obrigação de ação.

A tentação de responder que as respostas que encontrámos ao longo deste estudo correspondem, ainda assim, a uma estratégia de atuação da PSP (com algumas disfuncionalidades), parece legítima, mas curta. É certo que o inaceitável atraso na aprovação de documentos estruturantes nesta matéria (PESER) pode reforçar o risco de contágio - do não envolvimento - às instituições que aqui operam, e justificar parte da falta, mas não o todo<sup>76</sup>.

A existência de uma estratégia não se compadece com respostas parcelares, segmentadas (independentemente da sua bondade). Impõe que exista um caminho com propósito conhecido e sentido. Isso implica o fio condutor que invocámos, que ligue todas as partes em torno de objetivos comuns (neste caso, a redução da sinistralidade rodoviária envolvendo os ciclistas). De pouco vale as partes se não existir o todo. E o todo é mais que a soma das partes.

---

<sup>76</sup> Veja-se o contraste inspirador do que acontece na Suécia com a sua “Vision Zero Initiative” (Swedish Government, n.d.).

Foi evidente para nós que as várias respostas que encontrámos, a sua estrutura e modo de funcionamento (ainda) não estão orientadas em torno desse objetivo. Nestes termos concluímos que a PSP não tem uma estratégia para dar resposta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas.

Por este caminho de investigação que agora findamos, contámos obstáculos, oportunidades, vontades e expetativas. cremos que tudo contribuiu para compreender com mais justeza a realidade que envolve a utilização da bicicleta e a sinistralidade rodoviária que a ela se associa.

Procurámos dar luz a um problema que nem sempre é entendido como tal, que oferece um conjunto de desafios, embora estejamos otimistas em relação ao futuro. O tema dos modos de mobilidade suave, colhendo alguma atenção pública, ferve positivamente na sociedade civil, mobilizando recursos e vontades. Isso trará necessidade de adaptação das várias instituições públicas que servem as necessidades coletivas (onde se inclui, naturalmente, a PSP).

O otimismo é ainda reforçado por saber que a PSP não parte de posição diminuidora sobre esta temática. Os seus serviços têm capacidade técnica e humana para desencadear ações que contrariem o flagelo da sinistralidade rodoviária e das suas trágicas consequências. Estará por concluir, em nossa opinião, a ligação entre todas as partes, em torno desse objetivo comum.

Independentemente de haver pontos de vista diferentes na abordagem que por ora se faz à utilização dos modos de mobilidade suave, num ambiente rodoviário dominado pelos veículos motorizados; a PSP, na linha da sua capacidade de se adaptar e influenciar os ambientes sociais onde atua, deve manter os diálogos entre todas as partes, procurando as melhores soluções, no seu quadro de responsabilidades.

Nós, com o trabalho que agora findamos, damos o nosso contributo para esse diálogo e busca de soluções, numa viagem que agora damos por terminada. Viagem que se crê, ao futuro. O tempo assim o (com)provará.

O autor do relatório:

---

Luis Filipe Cardoso da Silva  
Comissário NM 142297



## BIBLIOGRAFIA

- ANSR. (2014). Ficha temática: Os Velocípedes 2014-2013. Lisboa.
- ANSR. (2015). Vítimas a 30 Dias Ano 2014, 1–59.
- Bennett, C., & Becker, M. (2009). 10 Advantages of Bicycle Patrols. Retrieved June 6, 2016, from <http://www.campussafetymagazine.com/article/10-Advantages-of-Bicycle-Patrols/>
- Carvalho, I., & Nunes, L. (2012). Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico. Lisboa: MEC, Direção-Geral da Educação.
- CE. (2000). Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro. Luxemburgo. Retrieved from [http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_pt.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf)
- Clemente, P. J. L. (2015). *Cidadania, Polícia e Segurança*. (ISCPSI - ICPOL, Ed.).
- CTC. (2015). Safety in numbers in England. Retrieved from [http://www.cyclinguk.org/sites/default/files/0905\\_sin\\_full\\_rpt\\_0.pdf](http://www.cyclinguk.org/sites/default/files/0905_sin_full_rpt_0.pdf)
- DNPSP. (2002). Diretiva Operacional N.º 08/2002 - Policiamento com bicicletas todo o terreno - Equipas Velocipédicas. Documento classificado.
- DNPSP. (2006). Diretiva Estratégica N.º 10 /2006 - Programa Integrado de Policiamento de Proximidade na PSP. Documento classificado.
- DNPSP. (2010). Diretiva Operacional N.º. 01/2010 - Planeamento Operacional Anual. Documento classificado.
- DNPSP. (2014). NEP AUOOS/DO/01/20 - Concetualização, enquadramento e operacionalização do policiamento direcionado para a visibilidade. Documento classificado.
- EC. (2004). COMMISSION RECOMMENDATION of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety.
- EC. (2010, July 20). Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020. Official Journal of the European Union - C121.

- EC. (2011a). *Future of transport - Analytical report. Flash Eurobarometer 312.*
- EC. (2011b, May 5). WHITE PAPER - Roadmap to a Single European Transport Area. *Comissão Europeia.* Brussels.
- EC. (2013). *Attitudes of Europeans towards urban mobility - Special Eurobarometer 406. Special Eurobarometer 406.* Retrieved from [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_406\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf) \n[http://ec.europa.eu/public\\_opinion/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm)
- EC. (2015a). *Annual Accident Report.*
- EC. (2015b). *Traffic Safety Basic Facts on Cyclists.*
- EC. (2015c, June 8). On the interim evaluation of the EU road safety policy framework 2011-2020 EN. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- ECF. (2011). Charter of Seville. Seville. Retrieved from [http://www.ecf.com/files/2/12/21/Charter\\_of\\_Seville.pdf](http://www.ecf.com/files/2/12/21/Charter_of_Seville.pdf)
- ETSC. (2010). *4 th Road Safety PIN Report.* Brussels.
- ETSC. (2015a). *9th Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council.* Retrieved from <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
- ETSC. (2015b). *Enforcement in the EU – Vision 2020.*
- ETSC. (2015c). *Making Walking and Cycling on Europe’s Roads Safer: PIN Flash Report 29.*
- ETSC. (2016). Road safety priorities for the EU in 2016 - Memorandum to the Dutch Presidency of the Council of the EU.
- Fernandes, L. F. (2014). *Intelligence e Segurança Interna (ISCPSI).* Lisboa: ISCPSI.
- GFMT. (2012). National Cycling Plan 2020. Berlin: Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development.
- Gil, A. C. (1999). *Métodos e técnicas de Pesquisa Social* (3rd ed.). São Paulo:

Editora Atlas.

Horton, D. (2010). Thinking About Cycling. Retrieved May 6, 2016, from <https://thinkingaboutcycling.com/article-fear-of-cycling/>

Horton, D. (2013). Thinking About Cycling. Retrieved May 6, 2016, from <https://thinkingaboutcycling.com/>

Leal, A. J. P. (2008). *Modelação do sistema rodoviário: perspectiva do conflito emergente*. Retrieved from <http://hdl.handle.net/10071/4505>

Lei nº 7B/2016. (, March 31). Grandes Opções do Plano para 2016 -2019.

MAI. (2003, March). Plano Nacional de Prevenção Rodoviária.

MAI. (2007). Revisão Plano Nacional de Prevenção Rodoviária – 1ª Fase.

MDI. (2015). Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode. Luxembourg.

Meirinhos, V. (2011). Risco e atribuição: Representações nos atropelamentos em Lisboa. In Manuel João Ramos (Ed.), *Risco e Trauma nas Estradas Portuguesas*. Lisboa: ACAM.

NU. (2010). Resolução 64/255 - Improving global road safety. Retrieved from [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)

NU. (2016). Habitat III - Towards a new urban agenda. Retrieved from <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2015/01/Brochure-Habitat-III-.pdf>

Pucher, J., & Dijkstra, L. (2003). Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health Walking and Cycling : the MOST sustainable transport modes. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1509–1516. <http://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>

RAR n.º 3/2009. (2009, February 5). Plano Nacional da Promoção de Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves.

RCM n.º 54/2009. (2009, June 26). Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

- (ENSR) 2008-2015.
- RCM n.º 62/2015. (2015, August 25). Plano Estratégico da Segurança Rodoviária 2016 -2020.
- RCM n.º 5/2014. (2014, January 13). Revisão Intercalar 2013 – 2015 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária. *Diário Da República*, 1ª Série, nº8.
- Reto, L., & Sá, J. de. (2003). *Porque nos matamos na estrada... e como o evitar*. (Editorial Notícias, Ed.) (2ª ed.).
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. (Coleção Ma). Lisboa: Lusíada Editora.
- Seabra, M. I. C., Pinheiro, A. S. M., Marcelino, C. T., Costa, M., & Bento, S. P. (2012, November). Ciclando - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves. Lisboa.
- Silverans, P., & Goldenbeld, C. (2015). Dossier thématique sur la sécurité routière n°2 (2015). Bruxelles: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Swedish Government. (n.d.). Vision Zero Initiative. Retrieved May 26, 2016, from <http://www.visionzeroinitiative.com/about-us/>
- TVI24. (2016). Portugueses têm muitas doenças crónicas e alto nível de sedentarismo. TVI 24. Retrieved from <http://www.tvi24.iol.pt/sociedade/saude/portugueses-tem-muitas-doencas-cronicas-e-alto-nivel-de-sedentarismo>
- Wagner, A., & Hernandez, A. L. (2014). Cycling Plans , Strategies and Design Guidelines. Retrieved from [http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/F\\_Reading-Lists/GIZ\\_SUTP\\_RL\\_Cycling-Policies\\_EN.pdf](http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/F_Reading-Lists/GIZ_SUTP_RL_Cycling-Policies_EN.pdf)
- WHO. (2011). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. WHO. World Health Organization. Retrieved from [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_english.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1)

WHO. (2015a). 10 facts on global road safety. Retrieved March 16, 2016, from <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/en/>

WHO. (2015b). *Relatório Global Sobre O Estado Da Segurança Viária 2015*.

*Relatório Global Sobre O Estado Da Segurança Viária 2015* (Vol. 1).

Retrieved from

[http://www.who.int/entity/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf?ua=1](http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1)

# APÊNDICES

## APÊNDICE A Critérios / razões para a realização das ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar)

Fonte: Respostas no âmbito da auscultação efetuada aos Comandos territoriais da PSP

Questões Comandos territoriais	Qual(ais) o(s) critério(s)/razão(ões) que determina(m) a realização das ações de fiscalização do controlo de velocidade (radar)?
	4
CR Açores	Locais conotados p/ infracções rod. e crimes rod.; Zonas de velocidade controlada
CR Madeira	ZAAC; Locais onde prevalece o incumprim/ (recl. cidadão e reunião autarquias)
CM Lisboa	ZAAC (pontos negros)
CM Porto	Diminuir sinistral. e suas consequências; ZAAC; locais onde prevalece incumprim/
CD Aveiro	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Beja	Prevenção sinistralidade
CD Braga	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Bragança	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Castelo Branco	Prevenção/dissuasão alguns tipos de comportam/; Locais onde prevalece incumprim/
CD Coimbra	Diminuir sinistral. e suas consequências; ZAAC; Locais onde prevalece o incumprim/
CD Évora	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Faro	Diminuir sinistral. e suas consequências; cumprim/ object. planeam/ op. Anual
CD Guarda	ZAAC
CD Leiria	Diminuir sinistral. e suas consequências; ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Portalegre	ZAAC
CD Santarém	Existência de RH
CD Setúbal	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Viana Castelo	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/
CD Vila Real	ZAAC
CD Viseu	ZAAC; Locais onde prevalece incumprim/

## APÊNDICE B Funções das Ciclo patrulhas

Fonte: Respostas no âmbito da auscultação efetuada aos Comandos territoriais da PSP

Questões Comandos territoriais	Que funções são normalmente atribuídas a esta(s) equipa(s)?		
	Prevenção genérica em locais/circuitos definidos	Fiscalização trânsito	Outra(s)
	3.1	3.2	3.3
CR Açores	1	1	Ap. Op. (desfiles, provas) + visibilidade
CR Madeira	1		apoio atividades EPAV+ CS
CM Lisboa	1		
CM Porto	1	1	CS+Verão seguro
CD Aveiro	1	1	Visibilidade
CD Beja	1		
CD Braga	1		Visibilidade;apoio operacional
CD Bragança	1		CS + MIPP
CD Castelo Branco	-	-	
CD Coimbra	1		
CD Évora	1		
CD Faro	1		
CD Guarda	-	-	
CD Leiria	1		
CD Portalegre	1		CS
CD Santarém	-	-	
CD Setúbal	1		
CD Viana Castelo	1		
CD Vila Real	1	1	
CD Viseu	-	-	

## APÊNDICE C Forma de funcionamento das ciclo patrulhas

Fonte: Respostas no âmbito da auscultação efetuada aos Comandos territoriais da PSP

Questões / Comandos territoriais	Ciclo patrulha(s) a funcionar			Que razão(ões) impede(m) o seu acionamento / funcionamento durante todo o ano?						
	Sempre	Alguns meses	Não	Não se mostra adequado/justifica o seu funcionamento	Não se mostra adequado/justifica o seu funcionamento durante todo o ano	As condições de terreno (topografia) não favorecem/invalidam a sua utilização	Falta de recursos humanos para a constituição da(s) equipa(s)	Falta de bicicleta(s)	Falta de equipamento/fardamento que permita a sua utilização em condições atmosféricas desfavoráveis	Outra(s)
	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7
CR Açores		1					1		1	
CR Madeira	1									
CM Lisboa		1			1				1	
CM Porto		1			1	1			1	
CD Aveiro		1			1				1	
CD Beja		1							1	
CD Braga		1					1			C. atmosf.
CD Bragança		1			1		1		1	
CD Castelo Branco			1				1		1	
CD Coimbra		1			1					
CD Évora		1							1	
CD Faro		1			1					
CD Guarda			1			1				
CD Leiria		1			1		1		1	
CD Portalegre	1									
CD Santarém			1				1			
CD Setúbal		1			1					
CD Viana Castelo		1			1		1			C. atmosf.
CD Vila Real		1			1				1	
CD Viseu			1				1			
	2	14	4	0	10	2	8	0	10	



## APÊNDICE D Principais infrações envolvendo ciclistas (2014 - 2015)

Fonte: ANSR

	Tipo de infração	Nº inf. 2014	Nº inf. 2015
1	Condução de velocípede com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l.	4	14
2	Condução de velocípede com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l.	12	22
3	Condução de velocípede por pessoa considerada sob influência de álcool, em relatório médico.	4	0
4	Condução de velocípede pondo em perigo peão (ou velocípede ou criança ou idoso ou grávida ou pessoa com mobilidade reduzida ou pessoa com deficiência).	0	0
5	Condução de velocípede com as mãos fora do guidador não assinalando qualquer manobra	8	2
6	Condução de velocípede com os pés fora dos pedais (ou apoios)	0	0
7	Condução de velocípede fazendo-se rebocar	0	0
8	Condução de velocípede levantando a roda da frente (ou de trás) no arranque (ou em circulação);	10	10
9	Condução de velocípede a par em via com reduzida visibilidade (ou com intensidade de trânsito)	6	6
10	Circulação em paralelo de mais de dois velocípedes	0	0
11	Transporte de passageiro em velocípede apenas dotado de um par de pedais (ou transporte de passageiros em número superior ao número de pares de pedais com que o veículo esteja dotado, ou não podendo o passageiro acionar em exclusivo um par de pedais).	0	0
12	Transporte de criança em velocípede não utilizando dispositivo especialmente adaptado para o efeito	0	0
13	Circulação de velocípede desde o anoitecer ao amanhecer (ou em condições meteorológicas ou ambientais que tornam a visibilidade insuficiente) sem utilização de dispositivos de iluminação regulamentares	9	4
14	Condução de velocípede com avaria nas luzes não sendo o veículo conduzido à mão	0	2
15	Condução de velocípede não sendo portador de documento legal de identificação pessoal	31	30
16	Utilização de berma (ou de passeio) por condutor de velocípede sem que o acesso deste a prédio o exija	12	14
17	Desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito	11547	11334
18	Desrespeito da proibição de entrar na zona regulada pelo sinal imposta pela luz amarela, não estando o veículo muito perto dessa zona e podendo parar em condições de segurança	247	251
19	Não cumprimento da indicação dada pelo sinal de cedência de passagem B2 - Paragem obrigatória na interseção	1297	1436
20	Não cumprimento da indicação dada pelo sinal de proibição C1 - sentido proibido.	2777	2938

## APÊNDICE E

## Oferta formativa do MIPP - Escola Segura

Fonte: DNPSP

<b>Ações formativas - Escola Segura</b>
Álcool e Drogas
Animais de companhia
Auto protecção
Bombas de carnaval
Bullying
Cidadania
Delinquência infantil
Igualdade de género
Internet (utilização)
Prevenção criminal
<b>Prevenção e Educação rodoviárias</b>
Programa Escola Segura
Polícia de Segurança Pública
Segurança infantil
Violência na escola
Violência doméstica e no namoro